АМУНДСЕН

М. ДЬЯКОНОВ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Биографический роман о Руале Амундсене, норвежском полярном исследователе, первом путешественнике, достигшем Южного полюса.

Из серии «Жизнь замечательных людей», издание 1937 года. Орфография сохранена.

- Михаил Алексеевич Дьяконов
  - ОТ РЕДАКЦИИ
  - ВМЕСТО ВВЕДЕНИЯ
  - РАННИЕ ГОДЫ
  - ИСЧЕЗНУВШИЕ ЛЫЖНИКИ
  - ШТУРМАН С «БЕЛЬГИКИ»
  - ЧЕСТОЛЮБИВЫЕ МЕЧТЫ
  - ПЛАВАНИЕ «ЙОА»
  - НОВЫЕ ЗАМЫСЛЫ
  - ПОДГОТОВКА К ПОХОДУ
  - НА ЮГ
  - СУДЬБА СКОТТА
  - ПОИСКИ ДЕНЕГ
  - НА «МОД» ВДОЛЬ БЕРЕГОВ СЕВЕРНОЙ АЗИИ
  - ТЯЖЕЛЫЕ ВРЕМЕНА
  - ПО ВОЗДУХУ ДО 88 °СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ
  - ЦЕЛИ ДОСТИГНУТЫ
  - ГИБЕЛЬ «ИТАЛИИ»
  - ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ…
  - БИБЛИОГРАФИЯ
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14

○ 15

Михаил Алексеевич Дьяконов
Амундсен

ОТ РЕДАКЦИИ

Открылась новая, невиданно яркая страница в истории завоевания Арктики. 21 мая 1937 года Северный полюс был завоеван сынами советского большевистского народа, его сталинской эпохи. Завоеван не на несколько минут для поднятия флага, чтобы тут же стремительно искать спасения из страшных об'ятий ледяной пустыни, – завоеван крепко и навсегда. Всесторонне продуманный план похода на Северный полюс, обсужденный и утвержденный великим Сталиным, победил!

В палатке, под красным знаменем Страны Советов, остается четверо героических зимовщиков – группа Папанина.

Они овладеют тайнами загадочной «вершины мира», они озарят светом науки гениальные догадки отдельных смельчаков, трупами своими устлавших путь к Северному полюсу. Туда, к этой маленькой палатке, к этому гордому знамени человеческого прогресса, к этим отважным людям сталинской закалки прикованы сердца всех народов, борющихся за мир, за радость и счастье человечества.

Читатель наш должен знать также людей, наметивших первые пути к тайнам северной природы, принесших в сокровищницу человеческой культуры первые зерна познания Арктики. Книга об Амундсене расскажет о мучительных исканиях мужественного человека – одного из предшественников наших славных победителей Северного полюса.

ВМЕСТО ВВЕДЕНИЯ

Во всем мире распространен взгляд, что норвежцы являются какими-то «природными» полярными исследователями, что географическое положение и характер их страны, ее суровый климат, уменье норвежцев с малых лет обращаться с лыжами создают особые условия и только в этих условиях рождаются и вырастают люди, способные к успешному преодолению всяких трудностей, связанных с полярными путешествиями. Этот взгляд разделяется и самими норвежскими исследователями. Конечно, и географическое положение страны, и привычки норвежского населения не могут не сказываться на характере норвежского моряка, но этого еще мало, чтобы сделать из него полярного путешественника.

Почему не прославились своими открытиями в Арктике или Антарктике исландцы, жители страны, где снег и лед – обычнейшее явление? Почему прежде не было замечательных исследователей полярных областей среди наших поморов или жителей Архангельска, Мезени, Онеги? Ведь они тоже вели не менее суровую борьбу с морем и льдами, чем норвежцы? Да и климат побережья Белого моря куда суровее климата Норвегии, особенно западного ее берега, омываемого теплыми водами мощного морского течения – Гольфстрема.

Некоторые пытаются об'яснить это, во-первых, врожденными

свойствами, какими-то особенными способностями и талантами скандинавских народов; во-вторых, тем, что они, мол, потомки древних викингов, которые смело пускались в далекие плавания по океанам на хрупких суденышках, даже не имевших палубы. Самой жизнью, самой судьбой норвежцы обречены на борьбу с морем, с холодом, с суровой и скудной природой. А все это закаляет волю, выковывает характеры, создает человека, отважно вступающего в бой со стихиями. И в результате маленькая страна, в которой всего два с половиной миллиона населения, прославилась на весь мир, а имена Фритьофа Нансена, Руала Амундсена[1] и Отто Свердрупа запечатлелись в памяти людей навсегда.

Нетрудно доказать, что на самом деле никаких особенных свойств в характере скандинавов вообще и норвежцев в частности нет. И родство их с викингами, конечно, не играет ни малейшей роли при исследовании полярных стран. Конечно, человек легче приспособляется к местности, климат и характер которой близки к климату и характеру его родины, но не это является основным условием успеха полярного исследователя. Бывший начальник советской колонии на острове Врангеля А. И. Минеев попал в полярные области прямо из Туркестана, но тем не менее занял одно из первых мест в списке не только советских, но и мировых полярников. Японцы посылали свою экспедицию в Антарктику. Итальянцы также достигали замечательных успехов в Арктике. Французский полярный исследователь Шарко (погибший в 1936 г. у берегов Исландии), которому у себя на родине вряд ли приходилось ходить на лыжах, сделал весьма ценный вклад в историю исследования полярных стран. Первой научной экспедицией в Антарктику была русская правительственная экспедиция Ф. Ф. Беллингсгаузена в 1819–1821 годах на военных судах «Восток» и «Мирный», команда которых, может быть, была укомплектована крестьянами Тамбовской или Черниговской губерний! А величественный подвиг советских исследователей Арктики, научного коллектива коммунистов и комсомольцев, так блестяще завоевавшего Северный полюс? Разве невиданное мужество этих замечательных людей об'яснимо расовыми бреднями фашистских идеологов? Разве не ясно, что только благороднейшая всечеловеческая идея завоевания природы, воспитанная нашей славной ленинско-сталинской партией большевиков, нашей великой социалистической родиной, дала этим сынам трудового народа силу, выдержку и отвагу для совершения подвига, венчающего искания лучших людей прошлого мира.

Если обратиться к истории полярных исследований, то

окажется, что со времен полулегендарных викингов до середины XIX века норвежцы почти не принимали участия в сколько-нибудь значительных экспедициях в Арктику. Первыми полярными путешественниками нового времени (если считать начало этой эпохи с открытия Америки) были англичане. Они не состояли в непосредственном родстве с викингами, но были людьми очень предприимчивыми, энергичными и успешно занимались торговлей. Отправлялись сотни лет тому назад в полярные плавания и голландцы, хотя их знакомство со льдом ограничивалось только уменьем бегать на коньках. Но Голландия в ту эпоху выходила на первое место среди других могущественных морских держав.

Что же должно было перемениться и в какой именно области жизни, чтобы в конце концов в первых рядах полярных исследователей прошлого оказались норвежцы?

Ответ необычайно прост – изменилась экономическая обстановка. Пока норвежское приморское население занималось рыбной ловлей и промыслом морского зверя для собственных нужд или для нужд еще очень мало развитой городской промышленности, норвежские моряки вполне довольствовались плаванием у родных берегов. Правда, преследуя китов, норвежские суда заходили иногда довольно далеко на север и уже в раннюю эпоху совершали плавания в водах Шпицбергена. Однако первыми учеными исследователями и здесь были англичане. Норвежские же промышленники, как, вероятно, и русские, посещали берега Шпицбергена только как охотники и ни своими наблюдениями, ни (вывезенным из плаваний опытом не пополняли сокровищницы знаний.

Таким образом, норвежские промышленники-моряки этой эпохи ничем не отличались от моряков-китобоев и зверобоев Шотландии, Канады, Соединенных Штатов и Северной России. Ведь наши беломорцы тоже в очень стародавние годы плавали к берегам Груманта (так назывался тогда Шпицберген) и Новой Земли. Остатки старинных построек и крестов на новоземельском побережье относятся ко времени, отделенному от нашей эпохи несколькими веками.

Можно с некоторой уверенностью – предположить, что Новая Земля была известна еще в древнейшие времена русской истории; вероятно, ее открыл кто-нибудь из наших русских «викингов» – какие-нибудь «ушкуйники», древние искатели приключений и наживы, услыхавшие от своих данников о существовании на севере каких-то громадных островов.

Морской зверобойный и китобойный промыслы шли рука об руку с исследовательской деятельностью норвежских моряков в

полярных областях. По мере того, как киты уходили от берегов Финмаркена (на севере Норвегии) к Шпицбергену и к Гренландии, за ними двигались норвежские зверобойные суда. Районы охоты передвигались на север и северо-запад. Волей-неволей приходилось пускаться в далекие плавания. Когда кит совсем исчез в европейских водах, а развившаяся промышленность – сначала свечная и мыловарная, потом маргариновая – стала требовать все больше сырья, зверобои двинулись в воды Антарктики.

Ради своей же выгоды и пользы, для обеспечения себе дальнейшей возможности безопасного плавания в полярных водах в следующий «промысловый сезон» норвежские шкипера стали усердно заниматься изучением состояния льдов, течений, ветров. Измеряли температуру воздуха и воды, отмечали колебания барометра. Делали промеры глубин, наносили на карты очертания малоизвестных берегов и т. п.

Так, вслед за моряком-зверобоем в полярные области проникло научное исследование. И наука многим обязана простым, не очень уж грамотным и обученным морякам и зверобоям. Достаточно вспомнить знаменитые плавания норвежских зверобоев в нашем Карском море или в морях Антарктики.

С конца 60-х годов прошлого столетия промысловые суда норвежцев начинают совершать изумительнейшие по смелости плавания в Карском море, высаживаются на берегах Новой Земли, обходят вокруг нее и мало-помалу разрушают легенду о полной непроходимости этого моря.

В результате долгой и упорной выучки норвежских промышленников в водах Северной Европы, у берегов Шпицбергена и Гренландии, в Карском море создаются крепкие кадры умелых норвежских моряков, готовых к продолжительным плаваниям в полярных водах и к успешной борьбе со всеми трудностями и невзгодами, сопряженными с подобными плаваниями.

Любопытно отметить, что почти ту же самую эволюцию проходят и английские, в частности шотландские, и американские зверобои и китобои. Начальное изучение антарктических областей в значительной мере—дело их рук.

Характерно, что особой устремленности исследователей к Северному полюсу (а затем Южному) очень долго вообще не наблюдалось. Мореплаватели ставили себе гораздо более практические цели: поиски северо-восточного или северо-западного морского пути из Атлантического океана в Тихий. Северный полюс, как самоцель, начинает волновать умы

исследователей только в последней четверти прошлого века. Если оставить в стороне более ранние и потому из-за своего технического несовершенства заведомо обреченные на неудачу попытки, то первые серьезные шаги к завоеванию Северного полюса делаются лишь в 1886 году (начало гренландских походов Р. Пири). В этом отношении никаких значительных сдвигов не произошло и в связи с усовершенствованием техники кораблестроения, потому что, несмотря на появление пароходов, еще долго продолжают пользоваться парусными кораблями при экспедициях в Арктику и Антарктику.

Само собой разумеется, что в эту эпоху правительства различных стран относились к полярным экспедициям вполне равнодушно и ни финансовых, ни моральных забот по отношению к их организаторам не проявляли. Крупных практических результатов они не приносят, а зверобои-промышленники могут еще обойтись и без строго научных данных.

Но если в те времена для организации особых научно-исследовательских полярных экспедиций достаточных экономических предпосылок не было, то дальнейшие поколения, вооруженные накопленными знаниями и опытом, вынуждены были вплотную заняться решением выдвинутых новой эпохой задач и оказались к этому вполне подготовленными.

Первым среди этого поколения был Руал Амундсен.

РАННИЕ ГОДЫ

У самой шведской границы, где Осло-фьорд (прежде Кристианиа-фьорд) сливает свои воды с морем, лежат острова Валер, много веков дававшие приют рыбакам, лоцманам и мелким судостроителям. Почва здесь очень скудна, и человек ищет себе пропитания в море и от моря. На этих каменистых, изглоданных непогодой островах давно уже поселились предки Руала Энгельбректа Гравнинга Амундсена. Отца его звали Енсом Ингеобрегтом. Был он сыном рыбака и земледельца Уле Ульсена Амундсена с хутора Саннбреке на Хиркеойе. Дед сидел целых четыре года в английской тюрьме, впрочем этой участи подверглись и многие его земляки, когда англичане боролись с наполеоновской блокадой. Отец Руала был мало образован, но все же пробил себе дорогу в жизни и, набравшись знаний во время своих далеких плаваний, стал капитаном.

Вместе с двумя своими братьями он организовал судовладельческое общество, которому впоследствии принадлежало около двух десятков кораблей. Поэтому Руал – младший из четырех детей – с самого раннего детства постоянно бывал среди моряков, слушая разговоры старших о кораблях, об опасных плаваниях, о бурях и кораблекрушениях.

Родился он 16 июля 1872 года на хуторе Томта в Борге неподалеку от Сарпсборга, где в море впа-

**** отсутствуют страницы 15–16 ****

рается ли мальчуган учиться плавать, или же он оказался в воде случайно и, чего доброго, может утонуть! Но тут Руал начал пускать такие пузыри, что дворник и нянька решили вмешаться и приостановить самостоятельное выступление юного пловца.

Дома у мальчиков были переплетные инструменты и столярная мастерская, и дети ревностно предавались разным ручным работам. Руал был самым младшим в компании ребят, игравших у дома Амундсенов и в ближайшем лесу. Нередко мальчишки, пользуясь своей силой, дразнили и всячески изводили Руала. Рассказывают, что как-то раз Амундсен бросился на своих мучителей с топором, и они в страхе разбежались в разные стороны. После этого ребята оставили его в покое, видя, что с Руалом шутки плохи.

В школе мальчик учился неважно. Больше всего интересовался он электричеством и носился с мыслью построить, когда вырастет большой, электрическое судно, которое могло бы

проходить через полярные льды и без задержки дойти прямо до Северного полюса. Все инструменты на этом чудесном корабле тоже должны были быть электрическими.

К экзаменам на аттестат зрелости Амундсен допущен не был. Директор боялся, что он опозорит школу. Поэтому Амундсену пришлось сдавать экзамены экстерном. Но все обошлось благополучно, и в 1890 году он получил аттестат об окончании средней школы, удостоившись «сносных», по официальному определению, отметок.

Отец Руала умер, когда мальчику исполнилось четырнадцать лет. Старшие братья покинули родной дом и разлетелись в разные стороны, чтобы самостоятельно налаживать свою жизнь. Мать с младшим сыном остались вдвоем. Мальчик еще не нашел своего жизненного призвания, но намекал, что ему хочется сделаться моряком. Его обуревало желание совершить какой-нибудь необыкновенный подвиг, добиться общего уважения, неясно было только каким путем. Его мечты и честолюбивые замыслы еще не приняли сколько-нибудь определенных форм.

Мать Руала, в свою очередь, питала надежду, что хоть один из ее сыновей будет жить вместе с нею до конца ее дней и станет врачом. Руалу пришлось пообещать матери, что он последует ее совету и по окончании школы займется изучением медицины. Но в пятнадцатилетнем возрасте он случайно напал на книги английского полярного исследователя Джона Франклина. Это решило его судьбу. Джон Франклин был одним из тех путешественников, которые ставили целью своей жизни открытие так называемого северо-западного морского пути, т. е. пути из Атлантического океана в Тихий вдоль северных берегов Америки.

Первоначально Франклин занялся исследованием американских полярных областей с суши. В 1819 году он предпринял свое первое путешествие, которое закончилось только весной 1822 года. За эти три года экспедиция обследовала огромную область и опустилась по реке Медной к. берегам Ледовитого океана, вдоль которых и проплыла затем на восток. Путешествие было связано с огромными трудностями и лишениями. В 1825 году Франклин отправляется в новую экспедицию; на этот раз ему удалось обследовать побережье Ледовитого океана до 148° 52 западной долготы от Гринвича. Спустя 20 лет Франклину поручают командование большой полярной экспедицией в составе двух военных кораблей «Эребус» и «Террор», снабженных паровыми машинами. Винтовым судам впервые предстояло померяться силами с полярными льдами. Целью экспедиции было непрерывное плавание северо-западным морским путем. Корабли вышли в море в мае 1845 года. До конца

июля того же года они подавали о себе вести при встречах с китобоями, но потом всякие следы экспедиции были потеряны.

Руал с увлечением читал как описания ранних путешествий Франклина, так и отчеты многочисленных спасательных экспедиций, в течение десятка лет разыскивавших отважного исследователя и его спутников.

Особенно взволновало и восхитило Амундсена описание обратного пути Франклина после одной из его сухопутных экспедиций. Франклин, писал, что он со своими товарищами свыше трех недель боролся с бурей и льдом, не имея никакого провианта, кроме нескольких костей с остатками мяса. Для поддержания жизни путешественники вынуждены были с'есть свои собственные сапоги! Эта-то борьба и страдания исследователей больше всего и пленили юного Амундсена! Конечно, то было одним из проявлений юношеского энтузиазма, склонного искать для себя путей мученичества.

Знакомство с экспедициями Франклина окончательно решило судьбу юноши. Соблюдая полнейшую тайну, не смея рассказать о своих планах даже матери, Амундсен дал себе обещание стать полярным исследователем. И был твердо уверен, что добьется своего. Немедлено приступил он к работе над собой, чтобы подготовиться к будущей трудной деятельности, приспособить себя к жизни, которая теперь ожидала его. Надо было позаботиться о закалке тела, о выработке в себе стальной воли. Никаких спортивных клубов тогда в Норвегии не было. Юношество занималось лишь бегом на лыжах да еще футболом. Руал был глубоко равнодушен к футболу, но теперь он рьяно принялся за него, чтобы приучить свое тело выдерживать длительное физическое напряжение. В лыжный же спорт, которым Амундсен всегда занимался с величайшим увлечением, он ушел теперь, по собственному выражению, «с головой».

Всякий раз, когда юноша бывал свободен от школьных занятий в зимнее время, он уходил на лыжах в Нурмаркенские леса. Эти леса находятся к северу от Осло и служат любимейшим местом для лыжных прогулок норвежской молодежи. Поросшие елью и сосной многочисленные малонаселенные возвышенности словно нарочно созданы для упражнений в прыжках, в беге на дальность, на продолжительность, для всевозможных труднейших поворотов, под'емов, спусков и других эволюций.

Постепенно Руал достигал все больших и больших успехов и усердно развивал свою мускулатуру. В те времена понятия о гигиене жилища оставляли желать лучшего, и комнаты зимой проветривались плохо. Амундсен потребовал у матери, чтобы та разрешала ему спать с открытыми окнами, даже если на дворе

трескучий мороз. Матери не нравились «чудачества» сына; окружающие смотрели на юношу, как на слабоумного, но он упорно отстаивал свои права на «свежий воздух». Никто не знал тогда, что это одно из звеньев большой и продуманной подготовительной – тренировочной – работы.

Сдав экзамены на аттестат зрелости, Амундсен поступил в университет – изучать медицину. Чтобы поскорее набраться нужных знаний, юный студент купил череп. Впрочем дальше этого дело, по-видимому, не пошло. Ученье подвигалось довольно туго. Правда мать – по слабости всех матерей – считала сына «редчайшим образцом прилежания», но сам юноша относил себя к разряду более чем средних студентов!

В 1893 году фру Амундсен умерла. Юноша мог считать себя свободным от обещания, данного им матери только для ее успокоения и утешения. Рано или поздно ей пришлось бы с горечью убедиться в том, что сын ее мечтает о совсем ином поле деятельности, что он питает в душе совершенно иные честолюбивые замыслы. Смерть избавила фру Амундсен от горестного разочарования. Руал вскоре оставил университет, чтобы всецело посвятить себя осуществлению мечты своей юной жизни.

К тому времени планы его из стадии смутных предположений начали переходить в стадию определенных и ясных задач, которые надо было постараться разрешить. В 1889 году в столицу Норвегии с триумфом вернулся Фритьоф Нансен из своего полуфантастического путешествия через Гренландию на лыжах. Проект Нансена пересечь от берега до берега гренландский внутриматериковый ледяной щит был встречен враждебно и насмешливо. Многие специалисты, крупные авторитеты в области полярного исследования высказывали предположение, что Нансен просто-напросто сумасшедший. Внутри Гренландии еще никто не был. Туземное население питало суеверный ужас перед мрачными ледяными пустынями, занимающими почти сплошь всю Гренландию. Даже такому выдающемуся полярному путешественнику, как А. Э, Норденшельд (позднее герой северо-восточного прохода), удалось отойти от края ледяного щита в глубь страны только на несколько десятков километров. А тут какой-то никому неизвестный юноша (Нансену было в то время всего 28 лет) хвастливо собирается пересечь по льдам всю Гренландию! Есть более легкие и дешевые способы самоубийства!

Сколько раз Нансену и, главным образом, Амундсену еще придется слышать те же еамые слова!

Среди толпы, теснившейся в ясный и теплый майский день в узких улицах норвежской столицы, чтобы приветствовать смелого

победителя и пятерых его спутников, был и высокий, худощавый юноша. Он восторженно кричал «ура», не жалея своей глотки, не боясь сорвать голос. Лицо его, с немного резкими чертами, горело воодушевлением, в глазах светились радость и счастье. Он не завидовал в этот миг победителю. Он видел в нем героя своих юношеских лет и на всю жизнь сохранил к нему чувство глубокого уважения и искреннего преклонения. Нансену суждено было сыграть в судьбе будущего молодого исследователя огромную роль. Но в ту минуту, когда Руал провожал взглядом высокую фигуру Нансена, ехавшего среди толпы по расцвеченной флагами и зеленью улице, в первый раз в голове его мелькнула мысль:

– Ах, если бы ты мог пройти северо-западным путем!

На двадцать первом году жизни Руал был призван к отбыванию воинской повинности. Это вполне отвечало его желаниям. Во-первых, он считал своим долгом выполнение всех обязанностей доброго гражданина, а, во-вторых, понимал, что пребывание в лагерях только принесет ему пользу, как дальнейшая подготовка к избранному им жизненному пути.

Второе побуждение, должно быть, преобладало над первым: хотя Амундсен всю свою жизнь и был «добрым гражданином» по отношению к норвежскому государству, искренно веря в свои к нему чувства, и превыше всего ставил «флаг», «честь флага», «любовь к отечеству» и «национальную гордость», но в сущности был индивидуалистом чистейшей воды. Когда впоследствии кто-то задал ему вопрос, что влекло его в полярные области, Амундсен отвечал:

– Покой, абсолютный мир, чувство полной свободы действий. Никто тебе не мешает! Там полная свобода индивидуальности. И я люблю это. Там вовсе не чувствуешь себя одиноким. Правда, эту свободу не к чему приложить, но она у тебя есть и этого достаточно. Никто не повысит голоса и не скажет тебе, что вот того-то и того-то делать нельзя. Ты живешь, делаешь то, что необходимо для поддержания жизни и достижения твоих целей… В великой пустыне у полюсов никого нет, кроме тебя самого.

В приемочную комиссию Амундсен шел не без тревоги. У него был серьезный физический недостаток – близорукость (о чем не знали даже самые близкие люди), и он боялся, что его забракуют. В последние годы жизни зрение его значительно улучшилось, но все же отклонялось от нормы. Не желая привлекать к себе ничьего внимания своей близорукостью, Руал никогда не носил очков. Решив, что вопрос о принятии его на военную службу является делом чести, он со страхом ожидал, что врачи обнаружат его физический недостаток. Но все обошлось

благополучно. Главный врач пришел в восторг при виде гармонически развитой мускулатуры Руала и на все остальное не обратил никакого внимания. Члены приемочной комиссии, врачи и офицеры, толпились вокруг юноши, любуясь его телом, ощупывая его мускулы. Сказались результаты упорной многолетней тренировки!

Амундсен был принят на военную службу. Правда, особой пользы она ему не принесла, да и не могла принести из-за своей кратковременности. В Норвегии молодых людей призывают лишь на несколько недель, а затем перечисляют в запас.

О военной службе Амундсена мало что можно сказать. Норвежская солдатчина не выдерживает никакого сравнения с солдатчиной крупных европейских государств. Срок службы ничтожный, особых трудностей преодолевать не приходится, никакой муштры и подтягивания нет. Амундсен был старателен и исполнителен, но ничего для себя полезного извлечь не мог. Сохранилось несколько анекдотов об этой эпохе его жизни, вроде того, что Амундсен был очень религиозен и, когда среди солдат искали охотников отправиться в церковь и никто не выходил из рядов, Амундсен первый делал три шага вперед, а его примеру следовали и остальные солдаты, очень уважавшие и любившие Руала. Будто бы он не любил «нескромных» шуток и разговоров и никогда не упоминал «имени господа бога всуе». Конечно, это только благочестивые измышления ханжей, каких много во всяком буржуазном обществе, в том числе и в Норвегии. Амундсен был настоящим человеком, сильным, здоровым, бодрым, не занимавшимся обуздыванием плоти или умерщвлением ее.

Он любил и соленую шутку – ко времени и к месту, любил веселую компанию, стакан доброго вина и хорошую сигару. Очень может быть, что по молодости лет он считал «религиозность» столь же для себя обязательной на военной службе, как и отдание чести. И как человек добросовестный и старательный, выполняющий всякое поручаемое ему дело хорошо и до конца, считал необходимым ходить в церковь… для поддержания воинской дисциплины.

По окончании военной службы Амундсен, свободный от университетских занятий, мог приступить к усиленной тренировке по выработанному им плану. Снова начались продолжительные лыжные экскурсии; Амундсен старался предпринимать их в обстановке, как можно более напоминающей условия, с которыми обычно связано путешествие в полярных областях.

Одна из таких экскурсий чуть не стала для Руала роковой. По

его собственным словам, она была полна таких же тяжелых испытаний и опасностей, какие позднее выпали на его долю в Антарктике.

Амундсен не раз уходил с товарищами в горы на несколько дней и даже недель. В декабре 1893 года он отправился с двумя приятелями в большой лыжный поход по очень трудной, пересеченной местности, где на десятки километров тянутся необитаемые горные области. Экскурсанты намеревались пройти от Кродерена до Нюмедаля, выйти к озеру Мьос, пройти вдоль него, затем спуститься на юг к Конгсбергу. Сначала передвижению очень мешал глубокий и рыхлый снег, в который лыжи проваливались. К тому же давал себя знать и недостаток тренировки. На горном плато наст был лучше, зато здесь дул сильный ветер прямо в лицо. Через несколько дней началась оттепель, и на спусках лыжи обрастали огромными комьями мокрого снега. Теплая погода – температура поднималась до 10° тепла – внезапно сменилась трескучими морозами. Однажды после бессонной ночи, проведенной в спальных мешках прямо на твердой снежной поверхности, пришлось выступать в поход в метель при сорокаградусном морозе. Последние остатки провизии к тому времени были уже с'едены, и надо было спешно, во что бы то ни стало, пробираться в населенные местности.

Утомительный поход в полном снаряжении, со спальными мешками, примусом, провизией, метеорологическими инструментами и пр. продолжался несколько дней и был закончен благополучно. Амундсен и его товарищи получили кое-какое представление об условиях путешествия в далеких полярных областях. Но все же представление это не могло быть полным. Спустя два года Амундсен вновь предпринял продолжительную лыжную экскурсию, сопровождаемый только одним из братьев. На этот раз путешественники узнали во всех подробностях, какие трудности, опасности и лишения связаны с любой серьезной полярной экспедицией. Амундсен как бы участвовал в генеральной репетиции «похода к полюсу»! И, проверив на ней свою силу, крепость нервов и упорство воли, понял, что может приступить к настоящей работе.

ИСЧЕЗНУВШИЕ ЛЫЖНИКИ

В середине января 1896 года многие столичные жители прочитали в газетах такое об'явление:

«Исчезли два лыжника, вскоре после нового года покинувшие Кристианию, чтобы пройти через Телемаркен по Хардангерскому плоскогорью к Эйфьорду. О них нет никаких вестей вот уже две недели. Это два брата Амундсены. Один из них студент, другой лейтенант запаса; первый из братьев особенно отличался непреодолимым стремлением к приключениям и исследовательским путешествиям. Они оставили Кристианию третьего января и прошли через Телемаркен до хутора Муген у озера Мьос, чтобы пройти затем к Хардангеру по Большому плоскогорью».

Это об'явление вызвало в городе большую тревогу: только-что в горах погиб во время лыжной прогулки один молодой спортсмен. Теперь, очевидно, такая же участь постигла и обоих Амундсенов.

Начались поиски пропавших без вести. Газеты ухватились за сенсационный материал и из номера в номер печатали сообщения, относящиеся к их поискам. По телеграфу был послан запрос в Берген. Но никто не видел пропавших братьев и ничего не слышал о них. Кто-то из студентов-медиков, друзей Руала, сам отправился в лыжный поход по их следам, чтобы разузнать, что случилось с Амундсенами.

В связи с исчезновением братьев Амундсенов две крупнейшие столичные газеты даже вступили между собой в яростную полемику; с пеной у рта они спорили о том, можно ли было опубликовывать фамилию пропавших лыжников и причинять такое горе их родственникам до установления факта гибели юношей. В одной газетной заметке, между прочим, говорилось: «младший из братьев – ловкий и сильный парень, совершивший недавно плавание по Ледовитому океану».

В те дни норвежские газеты уделяли много места обсуждению вопросов, связанных с судьбой Ф. Нансена, еще в июне 1893 года, ушедшего в свое знаменитое полярное плавание на «Фраме». Достиг ли он своей цели? Где он находится сейчас? Все ли у него благополучно? Но теперь братья Амундсены на момент оттеснили Нансена с его «Фрамом» на задний план!

Наконец, после долгого и томительного ожидания, на двадцать второй день после исчезновения лыжников, пришла успокоительная телеграмма:

«Пропавшие лыжники братья Амундсены благополучно

прибыли в Болкешо».

Хоть это и был «тренировочный» лыжный поход, но Амундсен говорил – потом, что его зимнее странствование по диким горам, полное опасностей, оказалось гораздо труднее той работы, подготовкой к которой оно было. Оно потребовало от лыжников такого же крайнего напряжения всех сил, как во время приключений, пережитых Амундсеном в Антарктике.

К походу братья подготовились старательно, словно к настоящему полярному путешествию. Их снаряжение состояло из горных ясеневых лыж с ремнями, просторной обуви, шерстяного белья и чулок, шерстяной же верхней одежды – какие Нансен применял в своих экспедициях, брезентовых курток с капюшоном, вязаных шерстяных шапочек, толстых меховых шапок, перчаток и рукавиц, спальных мешков из оленьего меха, провизионных мешков из непромокаемой материи, карманного барометра, трех компасов, снежных очков, маленькой спиртовой лампы и т. п.

Целью путешествия был переход через Хардангерское плоскогорье и малонаселенную высокогорную область на юго-западе Норвегии с отдельными вершинами, достигающими до 1 600 метров в высоту, узкими долинами и многочисленными озерками. В избранном направлении – от маленькой горной усадьбы Мутен на восточной стороне до усадьбы Гарен на западной – ширина плоскогорья около 80 километров, и Амундсен рассчитывал одолеть его самое большее в два дня. Путь до плоскогорья не представлял особых трудностей, и братья собирались пройти его в короткий срок, совершив по дороге восхождение на вершину горы Гауста (1884 метра).

Сперва все развивалось по плану. На гору они взобрались не обычным путем вдоль восточных ее отрогов, где дорога отмечена каменными вехами, а с севера, где подниматься было значительно труднее – но ведь Амундсену была нужна тренировка! Погода была прескверная. Седьмого января наступила такая оттепель, что лыжи пришлось взять на плечи и итти пешком. Путешественники предполагали еще в тот же день пересечь озеро Мьос и выйти к Мугену, откуда и должен был начаться их настоящий высокогорный поход, но не смогли покрыть пяти километров и остановились на ночлег в какой-то крестьянской усадьбе. На другой день температура понизилась, что давало надежду на улучшение наста. Однако путешественников ждало разочарование. Не успели они отойти и десяти километров от места ночевки, как с северо-запада налетела сильнейшая буря. В одно мгновение вся местность скрылась из глаз, окутанная снежными вихрями. Лыжники продолжали свой путь нелепую, руководствуясь компасом и, борясь с непогодой, медленно

продвигались к Мугену.

Добравшись до Мугена, братья остановились там на отдых – это было последнее жилье, которое могло встретиться им на протяжении всего похода через горы. Утром 12 января путешественники распростились с гостеприимными хозяевами, которые всячески отговаривали их от сумасбродной затеи. Зная всю область вдоль и поперек, крестьяне уверяли Амундсена, что его план совершенно невыполним, что никогда еще никто не пытался среди глубокой зимы подниматься на плоскогорье, а тем более пересекать его с востока на запад. Невзирая на все уговоры, молодые люди остались при своем решении.

Задуманное предприятие казалось им довольно простым и легким, и на осуществление его они смотрели очень оптимистически.

Из усадьбы Муген путешественники вышли с небольшим пищевым запасом. У них было одно кило овсяного печенья, полкило какао, немного сахара и чая, полкило шоколада, два пакета гороховой муки, пакет сушеных овощей, двенадцать кубиков бульона, полбутылки мясного экстракта. Кроме того, от крестьян они получили масло, сыр и хлеб в виде сухих лепешек. Общий, вес заплечного мешка со всем снаряжением был около пятнадцати килограммов. Амундсен рассчитывал, что этого провианта свободно хватит на неделю, а при экономном расходовании и на больший срок.

Следуя указаниям, полученным от владельцев усадьбы Муген и справляясь с показаниями компаса и с картой, путешественники легко прошли до озера Фьеллио в двадцати километрах от Мугена, где начиналось Большое плоскогорье. Под'ем на него был тоже нетруден. Но дальше положение осложнилось. Кругом, насколько хватал глаз, высились горные вершины, приблизительно одинаковой вышины и одинакового вида. Не было никаких приметных знаков, никаких особенностей пейзажа, которыми можно было бы руководствоваться при выборе Своего курса.

Приходилось итти по компасу. Но под вечер погода начала хмуриться, и видимость ухудшилась. Целью первого перехода была небольшая пастушья хижина, приблизительно в середине плоскогорья.

Ветер крепчает, начинается снегопад. Метель скрывает от глаз лыжников даже ближайшую местность. Братья идут друг за другом, стараясь, чтобы передовой держался запеленгованного (взятого по компасу), направления, а идущий сзади контролировал товарища, наблюдая, чтобы тот не сбивался в сторону. «Долго итти по такому методу я абсолютно никому не

советую, – шутил, вспоминая о своем походе, молодой Амундсен, – но „подвигаться“ вперед при его помощи – можно!» Однако, через много лет он все же прибегнет к такому способу, когда пойдет со своими спутниками по ледяным пустыням Антарктики к Южному полюсу…

Стемнело рано, но путешественники успели разыскать хижину. Впрочем, расположиться в ней на отдых удалось не сразу: окно и дверь оказались забитыми гвоздями, а дымовая труба заложенной куском жести. Прошло порядочно времени, пока братья, сильно продрогшие на ветру, – было около 12 градусов мороза, – забрались, наконец, в хижину, привели ее в некоторый порядок и согрелись.

На приготовление ужина, вернее, обеда, а может, и позднего завтрака – братья ничего не ели с пяти часов утра—понадобился не один час. Холодный воздух висел над огнем толстым слоем и потому в трубе не получалось надлежащей тяги – развести огонь в плите сначала так и не удалось. Кроме того, вообще нелегко добывать воду из снега. В кастрюльке, поставленной на спиртовку, за 45 минут не обнаружилось ни малейших признаков таяния снега. Подставив под кастрюльку еще две горящие свечи, молодые люди лишь через два часа добыли литр воды!

В этой хижине братья провели двое суток. Поднявшаяся накануне метель перешла в настоящую пургу. Выступать в поход в такую пагоду было бы сущим безумием! Решено было подождать, пока уляжется ветер и прекратится снегопад. К счастью, скромные запасы путешественников получили неожиданное подкрепление: при внимательном обследовании хижины был найден мешочек ржаной муки. Жиденькая мучная кашица составляла единственную пищу братьев за те двое суток, что они просидели здесь.

К тому времени старший Амундсен наладил плиту и, забравшись на крышу, вытащил из дымовой трубы кусок жести, заваленный сверху большими камнями. Вскоре под плитой весело гудел огонь. Воспользовавшись этим, братья растопили достаточное количество снегу, разлив потом воду по найденным в хижине бутылкам. Чтобы вода не замерзла, бутылки были засунуты в спальные мешки.

На третий день метель улеглась, и решено было продолжать поход к Гарену. Однако дойти до него так и не удалось. Вернее, Амундсены дошли до усадьбы, но, заблудившись, не попали в нее, а кружили вокруг да около, пока, наконец, не повернули обратно.

Нужно было с самого же начала очень точно определить направление: на западном краю плоскогорья было только два места, где можно было спуститься. Между тем при наступившей

снова оттепели мокрый снег, падавший на карту, когда путешественники справлялись по ней, так испортил бумагу, что Амундсены были вынуждены итти дальше только по компасу. В результате они заблудились.

В наступившей темноте они принялись искать места для ночлега. За одним небольшим холмиком метель нанесла высокий снежный гребень, под которым и было найдено отличное убежище. Развернув свои спальные мешки, братья достали из них мешки с провизией и сложили их между снежным гребнем и спальными мешками, отметив это место лыжными палками и лыжами на случай, если провиант занесет снегом. Поужинав, оба улеглись спать.

Повидимому, в ту ночь стоял очень сильный мороз, потому что Руал скоро проснулся от холода. Решив глотнуть немного спирту, который они держали для спиртовки, Амундсен вылез из спального мешка и направился к месту, где лежали мешки с провиантом. Но их там не оказалось! Одно время шел довольно густой снег, но сейчас была звездная ясная ночь. Руал подумал было, что мешки занесло снегом и стал расчищать его в отмеченном лыжами месте. Брат Руала тоже проснулся и принял участие в раскопках. Лыжи и лыжные палки стояли попрежнему там, где они были воткнуты в снег, но драгоценные мешки исчезли бесследно. Раскопки продолжались часа три и не привели ни к какому результату.

Положение путешественников, заблудившихся среди пустыни, Да еще без всякого провианта, было в высшей степени опасным. Если бы им не удалось как можно скорее выйти к какому-нибудь населенному месту, они или замерзли бы или погибли голодной смертью. С такими веселыми перспективами они пустились около пяти часов в дорогу, едва разбирая при свете звезд показания компаса.

Нужно заметить, что путешественники оказались к этому времени в лабиринте гор и долин, где почти нет никакого населения. Надо было спешно уходить отсюда, чтобы спасти свою жизнь.

Но вскоре повалил густой снег, и братья ничего не могли разглядеть впереди себя даже на несколько шагов. Оставалось одно: попробовать вернуться к исходному пункту. Так они и сделали, держась выбранного направления по компасу. Снова наступила ночь, на этот раз сырая, промозглая. Путешественники промокли до костей, а их спальные мешки еще не успели просохнуть от влаги, скопившейся в них прошлой ночью. Снег валил попрежнему. Добравшись до какой-то небольшой скалы, братья устроились за нею поудобнее, причем Руал решил

попробовать залезть с мешком в снег. Вырыв в снегу пещеру таких размеров, чтобы в ней можно было поместиться целиком, он влез туда головой вперед, втащив за собой спальный мешок. В пещере было тепло и уютно, сюда не достигали порывы сильного ветра, задувавшего наверху.

Ночью вдруг ударил мороз. Мокрый снег завалил вход в пещеру, засыпал ее и совершенно закупорил в ней Амундсена. Когда наружная температура понизилась, все это замерзло. Проснувшись среди ночи, Руал почувствовал, что все мускулы его тела окоченели и застыли. Он попробовал пошевелиться, но не мог сдвинуться с места.

Ужас охватил Руала. Он делал отчаянные усилия, чтобы освободиться, звал своего спутника – все напрасно! Юноша буквально вмерз в ледяную глыбу.

В испуге Амундсен решил, что его брат тоже вмерз в мокрый снег и находится сейчас в таком же страшном положении. Значит, конец! Если в ближайшие же часы не наступит оттепели, оба путешественника замерзнут и навеки останутся здесь в своих ледяных гробах.

Скоро Руал перестал звать брата на помощь, – в тесной пещере было уже трудно дышать. То ли от недостатка воздуха, то ли от волнения, но он неожиданно заснул, или, быть может, лишился сознания. Придя в себя, он услышал далекий слабый звук человеческого голоса. То проснувшийся и хватившийся Руала брат лихорадочно искал его!

Старший Амундсен не зарылся в снег, потому что накануне до того измучился и устал, что ему было решительно все равно, где и как провести ночь. Проснувшись и оглядевшись кругом, он увидел себя в полном одиночестве. Над ним на черном небе ярко сверкали в холодном воздухе звезды. Он стал звать Руала, тот не отвечал. Он бросился отыскивать какие-нибудь следы на снежном покрове, чтобы узнать, что же случилось с Руалом. Куда и как он исчез? Что за ужасное повторение истории с провизионными мешками!

Был всего один след, и случайно взгляд старшего Амундсена упал на него: из снега торчало несколько волосков наружной поверхности спального мешка.

Работая то голыми руками, то лыжной палкой, Амундсен долго раскапывал пещеру, и наконец вытащил брата.

Оба едва держались на ногах от слабости и пережитого волнения. Была еще ночь, но они не могли больше спать. Лучше двинуться в путь, пока они еще в состоянии передвигаться! Братья определили направление и при свете звезд пошли на юг. Так шли они часа два. Начался небольшой спуск, как вдруг шедший

впереди старший Амундсен внезапно исчез.

Руал не успел как следует сообразить, что именно случилось, но инстинктивно бросился во весь рост на снег. Это спасло его от падения. Через мгновение откуда-то издалека донесся голос:

– Ради всего святого, не ходи дальше! Стой на месте! Я свалился с обрыва.

Старший Амундсен упал с высоты приблизительно 10 метров, но, к счастью, на спину – сила удара пришлась на спальный мешок. Правда, железный каркас рюкзака оказался сломанным – сущий пустяк! Зато целы и ноги, и руки, и шея спутника Руала.

Пока не рассвело, братья не двигались с места. После стольких несчастий должно же случиться хоть что-нибудь приятное! С этой мыслью они утром отправились в дальнейший путь.

Их странствование продолжалось уже несколько дней. Каждую ночь братья проводили в спальных мешках под открытым небом в трескучий мороз. Однажды они вышли к какому-то озеру, тянувшемуся с северо-запада на юго-восток и имевшему сток в юго-западном конце. Казалось, при наличии карты было бы очень нетрудно определить по этому озеру свое местонахождение. Но от карты давно остались одни жалкие лохмотья, а на Хардангерском плоскогорье—великое множество озер, похожих одно на другое и лежащих приблизительно в одинаковом положении, из-за однородного характера плато.

Наступили пятые сутки с тех пор, как Амундсены ели как следует. Силы их быстро падали. Единственно, что еще спасало путников от гибели, это постоянная возможность находить питьевую воду. Спускаясь по какому-то горному склону, они вдруг увидели под ногами долину, поросшую карликовой березой. Братья вздохнули с облегчением: очевидно дикие и пустынные высокогорные области остались позади.

А вот и следы от лыж! Это открытие свидетельствовало о том, что поблизости должны быть населенные места. Если еще продержаться хотя бы сутки, то, пожалуй, удастся выйти к какому-нибудь жилью.

Опять наступила оттепель, и итти было трудно. Поэтому братья очень обрадовались, наткнувшись на небольшой каменный сарайчик, в котором, как оказалось, было сложено сено.

Молодые люди забрались в сарай и, глубоко зарывшись в сено, проспали так часть дня и всю ночь. Какое блаженство лежать, не думая ни о чем! Как ни странно, но они даже не испытывали ни голода, ни жажды.

Когда совсем рассвело, Руал вылез посмотреть, где же они находятся. Брат его остался лежать – не было ни сил, ни желания

двигаться, снова куда-то итти… Пройдя около часа по замеченным накануне лыжным следам, Руал увидел вдали какого-то человека. Он громко окликнул его, решив, что это какой-нибудь крестьянин вышел на утренний обход ловушек, поставленных на куропаток. Повидимому, крестьянин испугался, потому что он пустился удирать от Амундсена со всех ног.

– Лыжник, ау! Остановись! Дай мне поговорить с тобой! – кричал ему вслед Амундсен.

Крестьянин продолжал удирать.

– Сведи нас к людям! Мы заблудились в горах и ничего не ели трое суток!

Должно быть, в голосе Руала прозвучало отчаяние, потому что убегавший остановился, а затем, после некоторого колебания, повернулся и пошел обратно. Руал рассказал ему о своем отчаянном положении и спросил, где они находятся. И что же! Оказалось, братья находятся в пяти километрах от усадьбы Муген, т. е. от того места, где начался их переход через Хардангерское плоскогорье. Проблуждав восемь дней среди горных вершин в запутанном лабиринте бесчисленных долин и озер, братья вышли к исходной точке своего путешествия!

Вне себя от радости Руал побежал за братом, поднял его на ноги и спустя два часа оба они уже стучались в ворота знакомой усадьбы.

Хозяева встретили путников довольно сдержанно. Амундсены были изумлены таким равнодушным приемом, но, увидев себя в зеркале, поняли: хозяева не узнавали в этих изможденных, заросших щетиной, грязных людях тех двух стройных веселых спортсменов, которые останавливались здесь всего неделю назад. Бледные, худые, с провалившимися щеками, с глубоко запавшими в орбиты глазами братья выглядели ужасно.

Проведя в усадьбе весь следующий день, чтобы отдохнуть и набраться сил для похода на юг, братья, горячо поблагодарив хозяев, 22 января двинулись в путь. Без дальнейших приключений они прибыли в местечко Болкешо, где и узнали, какая поднялась повсюду тревога, как все в Кристиании обеспокоены их трехнедельным безвестным отсутствием. В Конгсберге Амундсены встретились с посланной им навстречу спасательной экспедицией.

Но вот что братья узнали спустя некоторое время. Хозяин усадьбы Гарен на западной стороне плоскогорья, выйдя однажды из дому после сильной метели, увидел на снегу за пристройками следы лыж, шедшие с востока. Крестьянин не поверил своим глазам: еще не было случая, чтобы кто-нибудь приходил сюда по этой дороге зимой. Да это и было почти неосуществимо! Лыжные

следы могли быть только следами братьев Амундсен. Сами того не предполагая, путешественники находились лишь в нескольких метрах от своей цели и повернули обратно в тот самый момент, когда путешествие их уже заканчивалось.

ШТУРМАН С «БЕЛЬГИКИ»

Амундсен занимался не только одними физическими упражнениями для развития своего тела. Ко времени окончания военной службы он прочитал и перечитал все книги, относящиеся к полярным исследованиям, какие только мог достать, и исподволь накоплял необходимые теоретические знания. При чтении этих книг его поражало одно обстоятельство, общее для большинства прежних экспедиций: начальники их не всегда были и судоводителями. Поэтому в вопросах навигации и управления судном они должны были всецело полагаться на своих помощников-шкиперов. И едва экспедиция выходила в море, как у нее оказывалось два начальника. В результате нередко образовывалось две партии – одна из начальника экспедиции и ученых, другая из судовой команды во главе с капитаном. Отсюда постоянные трения, споры и свары, падение дисциплины среди подчиненных. Такое положение, очень опасное во время любой экспедиции, совершенно нетерпимо в обстановке полярного плавания, а тем более полярных зимовок. И Амундсен решил, что если он будет когда-нибудь руководить полярной экспедицией, то обойдется без капитана—капитаном корабля будет он сам! Но для этого необходимо набраться нужных знаний и приобрести опыт. Пожалуй, опыт стоял даже на первом месте, знания должны были притти потом—вместе с опытом и вслед за ним.

Для сдачи экзамена на штурмана дальнего плавания требовался практический стаж: молодой человек должен был проплавать несколько лет матросом под началом какого-нибудь знающего капитана. И вот в 1894 году Руал нанялся матросом на парусную шхуну «Магдалена», промысловое судно из Тонсберга, совершавшее плавания по Ледовитому океану. Таким образом Амундсен получал возможность не только накоплять практический опыт, но и побывать в полярных областях, так манивших к себе юношу. Еще до этого Руал отчаянно пытался попасть в настоящую полярную экспедицию и обращался с такой просьбой к англичанину Джексону, отправлявшемуся на Землю Франца-Иосифа во главе научно-исследовательской экспедиции. Это тот самый Джексон, с которым встретились в июне 1896 года Нансен и Иохансен, возвращаясь из своего изумительного пятнадцатимесячного похода «сам-друг» до 86° 14 северной широты.

После плавания на «Магдалене» Руал поступил на барк «Валборг» и ходил на нем в Канаду. Теперь Амундсен несколько повысился в чине – если на «Магдалене» он был простым

матросом, даже, пожалуй, юнгой, то на «Валборге» ему уже поручались ответственные задания, вроде хлебопечения. Но всякое знание пригодится, всякий опыт полезен! Молодой человек не гнушался никакой самой черной и «неинтересной» работой. Быть хлебопеком, поваренком, коком – значит научиться еще лишнему делу, лишнему ремеслу, которое всегда пригодится потом во время какого-нибудь продолжительного плавания или на зимовке.

Когда Амундсен впервые приступил к изучению тайн кулинарного искусства, он не умел сварить даже чашки кофе. А кончил тем, что готовил пищу на большое количество людей, пек хлеб и снабжал команду в праздничные дни всевозможными булочками и т. п. В особо торжественных случаях он мог даже угостить компанию прекрасным кренделем, тортом, мороженым!

Вообще, если Амундсен брался за какое-нибудь дело, он изо всех сил старался делать его хорошо.

Весной 1895 года Руал проехал через Францию на велосипеде, а затем нанялся в Испании на норвежский барк «Оскар», шедший на остров св. Фомы и оттуда в Пенсаколу (в Мексиканском заливе) за грузом для Англии. «Оскаром» командовал капитан Юст Скрадер, много лет служивший у отца Амундсена. Позднее он руководил перестройкой нансеновского «Фрама» и постройкой «Мод».

На борту «Оскара» Руал не получал жалованья и служил «за стол». Работал он не меньше и не хуже других матросов, не отказываясь ни от каких обязанностей и не жалея своих сил. Ему хотелось поскорей научиться всему, чему можно научиться на паруснике. Глядя на него, никто бы не оказал, что это сын хотя и не крупного судовладельца, но все же судовладельца. В свободное от вахт время Амундсен много читал и занимался изучением иностранных языков.

После «Оскара» Амундсен некоторое время плавал на пароходе «Хюльдра», где штурманом был его брат Густав, провел одно лето в Ледовитом океане на судне «Язон», известном по гренландской экспедиции Ф. Нансена, и, наконец, для изучения живой французской речи состоял в команде французского барка «Рона», плававшего в Африку. Практические знания молодого человека накоплялись, опыт рос.

В результате плаваний в 1894–1896 годах он успешно сдал экзамен на штурмана в Морском училище в Кристиании. В 1900 году в том же училище он выдержал все положенные испытания и получил звание капитана.

До конца жизни Амундсена соотечественники всегда так и величали его «капитаном». В Норвегии вообще очень любят

всякие титулы и звания, и с человеком часто ведут беседу в третьем лице, титулуя его или беспрестанно упоминая его звание. А уж стоит только какому-нибудь гражданину поступить на государственную службу, сделаться чиновником, и тогда звание его начнет назойливо вылезать на первый план и в личной и в общественной жизни. Нет у человека ни титула, ни звания, – для него что-нибудь придумают. Отсюда в Норвегии бесчисленное количество всяких «консулов», «агентов», «доверенных», «коммерсантов», «оптовиков» (есть и такое звание), «капитанов» и т. п.

Амундсен добродушно посмеивался над своим званием и в анкетах называл себя «полярным исследователем», а насчет «капитанства» шутил, что в США «капитаном» именуют каждого, когда вообще не знают, как его назвать. Но все же любил говорить о себе, что он моряк по профессии.

Еще в бытность свою матросом на «Хюльдре» Руал ездил вместе с братом в Брюссель к Адриену де Герлаху, который готовился тогда к антарктической экспедиции на судне «Бельгика». «Бельгика» называлась раньше «Патриа» и была норвежским трехмачтовым зверобойным судном, водоизмещением в 250 тонн, из Саннефьорда. Поэтому у де Герлаха были разные дела с норвежцами. Его представитель в Саннефьорде дал Руалу рекомендательное письмо, и Амундсен решил попытать счастья, предложив де Герлаху свои услуги в качестве штурмана.

Прибыв в Брюссель без всякого багажа, братья остановились в каком-то отеле, где их приняли «по платью» и отнеслись поэтому крайне пренебрежительно. Какие-то там норвежские моряки с торгового судна! Подумаешь, важные особы! Обиженный таким приемом, Руал решил отомстить. В те дни Фритьоф Нансен и Отто Свердруп только-что вернулись с триумфом домой после трехлетнего отсутствия. Слава о них разнеслась уже по всему миру. И вот в книге для приезжающих Амундсен смело написал: «Фритьоф Нансен и Отто Свердруп из Норвегии».

Так легкомысленно выдал он себя за другого, не зная, что через несколько лет у него будет собственное имя, собственная мировая известность и ему не надо будет рядиться в одежды с чужого плеча!

Де Герлах принял братьев приветливо и обещал Руалу место штурмана на «Бельгике», если он пройдет курс навигации. Конечно, Амундсен был вне себя от радости и с жаром принялся за работу. Как мы уже видели, экзамен был им сдан благополучно.

Молодым двадцатилетним штурманом Амундсен вступил в

июне 1897 года в состав команды «Бельгики», уходившей в первую научную экспедицию в Антарктику, «Бельгика» была куплена в Норвегии за 50 тысяч крон и снаряжалась в Саннефьорде. Перед отплытием ее посетил Фритьоф Нансен, всего год назад сам боровшийся с полярными льдами и вернувшийся героем-победителем. Во время подготовительных работ и Нансен, и капитан «Фрама» Свердруп, и спутник Нансена Иохансен помогали снаряжению «Бельгики» и словом и делом.

Первая часть путешествия была нетрудна и недолга. Штурман Руал Амундсен прошел на «Бельгике» из Саннефьорда в Антверпен. Здесь оказалось, что у де Герлаха нет денег. Даже сама «Бельгика» была куплена на средства, взятые в долг. Обычная и знакомая история! Она повторялась и повторяется в капиталистическом мире при организации любой научно-исследовательской экспедиции в какой угодно уголок мира. Безденежье, финансовые затруднения – это болезни, которые свойственны не только полярным экспедициям! Правда, для организаторов буржуазных арктических или антарктических путешествий финансовые затруднения составляют, повидимому, явление перманентное. Во всяком случае, Амундсен испытывал их неизменно!

Для сбора недостающих средств де Герлах, пользуясь стоянкой «Бельгики» в Антверпене, устраивает на пристани выставку полярного снаряжения: лыж, саней, инструментов. Когда понадобилось выкачать часть водяного балласта, то для сбережения судового запаса угля была нанята местная пожарная команда, которая и откачала воду. Немедленно распространились слухи, что судно дало течь. Начальник экспедиции был вынужден с документами в руках доказывать неосновательность распускаемых слухов. Между прочим разговоры об отсутствии у Герлаха средств содействовали тому, что муниципалитет Антверпена ассигновал ему 5 тысяч франков, а затем бельгийский парламент постановил выдать на экспедицию 60 тысяч франков. Значительная сумма поступила также от устроенного в городском саду большого празднества и гулянья. Всего-навсего де Герлаху удалось собрать на свою экспедицию 12 тысяч фунтов стерлингов – «совершенно смехотворную сумму», по выражению одного английского историка антарктических исследований.

В середине августа 1897 года «Бельгика» под гром пушек оставила Антверпен и вышла в море. В состав экспедиции, предполагавшей заняться изучением общей совокупности климатических и метеорологических условий и явлений земного магнетизма у магнитного Южного полюса, входило девятнадцать человек. Начальником был лейтенант бельгийского флота Адриен

де Герлах, его помощником – бельгиец же, лейтенант Лекуант, штурманом—норвежец Руал Амундсен. Де Герлах не знал тогда, что на борту его судна находится человек, который через 14 лет откроет Южный полюс. Научная часть экспедиции была представлена бельгийцем Э. Данко, который должен был заниматься магнитными наблюдениями, румыном Э. Раковица – натуралист, поляком Г. Арктовским – химик, геолог и метеоролог и поляком же А. Добровольским – метеоролог-наблюдатель. Оба механика были бельгийцами, а верхняя команда состояла из четырех бельгийцев и пяти норвежцев. Врача в составе экспедиции сначала не было; вернее, он был, но в последний момент отказался итти в плавание, и «Бельгика» вышла из Антверпена без врача.

Перед уходом в плаванье Амундсен подписал контракт такого содержания: «Начиная с 16 августа 1897 г., Руал Амундсен вступает на борт комбинированного парусного и парового судна „Бельгика“, или всякого иного корабля или судна, которое по прихотям океана, или, например, вследствие надобностей экспедиции заменит вышеуказанное судно, что может быть временно или же на долгий срок. Он принимает на себя обязательство следовать за экспедицией, доколе та будет продолжаться – а рассчитана она на два года, но означенный срок, вследствие каких-либо непредвиденных обстоятельств, может быть сокращен или же продлен, – и быть всюду, куда нынешний начальник экспедиции или тот, кто его должен будет потом заменить, сочтет нужным ее направить как по твердой земле, так и по льду или же по открытому океану, под любым градусом широты или долготы».

Ничего не зная об отсутствии е экспедиции врача, американский доктор Фредерик Кук, участник одного из гренландских походов Р. Пири и позднее соперник этого выдающегося полярного исследователя, претендовавший на честь открытия Северного полюса еще в 1908 году – до Пири (открывшего полюс 6 апреля 1909 года), телеграфно предложил де Герлаху свои услуги, выразив готовность принять любое место. Де Герлах согласился на просьбу Кука и телеграфировал, что тот может присоединиться к экспедиции в Рио-де-Жанейро.

Состав команды определился не сразу. Вскоре же после выхода «Бельгики» в море в машине произошла какая-то поломка, и экспедиция вернулась в Остенде. Там двое из команды потребовали расчета.

Затем в Монтевидео пришлось списать на берег кока за нарушение судовой дисциплины. Новый кок заболел и остался в Пунта Аренас, в Магеллановом проливе. Там же списали за

непригодностью еще четырех человек. На «Бельгике» было представлено пять различных национальностей, и при такой многоязычной пестроте добиться от команды необходимой спайки было делом нелегким.

В конце 1897 года «Бельгика» пришла к южному берегу Огненной Земли и задержалась в этой области, занимаясь различными работами не первой важности, до середины января. Рвение научных сотрудников экспедиции было вполне понятно – она очутилась в столь мало исследованных водах, что всякое наблюдение могло пригодиться. Конечно, той же работой, весьма полезной и почтенной, но неспешной, можно было бы заняться и на обратном пути. В результате такой задержки возникли серьезные опасности– время года для дальнейшего продвижения на юг было уже очень поздним.

Зима (в Антарктике она бывает, когда в Арктике лето) приближалась быстро, а перед «Бельгикой» лежал еще далекий путь. Ведь магнитный Южный полюс – цель плавания экспедиции – находится на Антарктическом континенте, к югу от Австралии. Де Герлах же пошел к своей цели не мимо Австралии, а мимо Южной Америки и затем к югу от мыса Горн.

Пройдя мимо Южных Шетландских островов, экспедиция приблизилась к Антарктическому континенту там, где он называется Землей Греэма, и вошла в большой широкий пролив, тянущийся на юго-запад и отделяющий материк от группы островов, относящихся к Земле Пальмера. Здесь «Бельгика» провела около трех недель, причем было совершено не менее двадцати экскурсий на берег для сбора геологических и естественно-исторических материалов. Впервые ступала здесь нога человеческая, впервые на эти мрачные черные скалы, торчавшие из под снежного покрова, на усыпанный галькою пустынный берег высаживались ученые с геологическим молотком, сеткой натуралиста или коробкой ботаника.

Хотелось поскорее все осмотреть, все обследовать, но де Герлах вечно торопил, и нередко высадка на берег сводилась к минутному беглому осмотру местности. Один из участников рассказывал об этом так:

«При восемнадцатой высадке де Герлах сам отвозил меня на берег, но дал мне всего лишь десять минут. Несколько взмахов весел, и вот мы на берегу, поощряемые криками: Поживее, Арктовский! Я даю молоток матросу с приказанием отбить кое-где на берегу кусочки породы, а сам лезу, сломя голову, на морену, подбираю с земли на-бегу образчики, беру направление по компасу, бегло осматриваюсь по сторонам и затем дую со всех ног обратно… Тем временем Кук с палубы делает

фотографический снимок берега – вот каким образом производились в Антарктике геологические обследования!»

Но иногда удавалось совершить и более продолжительную экскурсию—настоящий санный поход. В одну из них – на высоком берегу Брабантского острова—отправился и Амундсен. На сани были погружены шелковая палатка, лыжи, примус, бидон с керосином, спальные мешки и провиант на две недели. Высадившись с большим трудом на берег, путешественники целых четыре часа поднимались по глубокому снегу на плато, лежавшее на высоте 350 метров. Под'ем был совершен по склону под углом в сорок градусов. Переночевав в палатке, на следующий день двинулись дальше, идя в густом тумане и поминутно натыкаясь на трещины во льду.

Погода стояла отвратительная. Лишь изредка удавалось делать кое-какие наблюдения. Когда участники санного похода уже заканчивали свою работу, порывом бури у них разорвало палатку.

Амундсен впервые узнал, что представляет собой в Антарктике неровная ледяная поверхность, засыпанная снегом. Люди выбиваются из сил, таща за собой тяжело нагруженные сани, завывает буря, снег слепит глаза, режет лицо. Возвышенности вздымаются так круто, что под'ем на них совершенно невозможен.

Двенадцатого февраля «Бельгика» оставила пролив, названный позднее проливом де Герлаха, и направилась к югу вдоль берегов Земли Греэма, оказавшись в столь южных широтах в такое время года, когда все прежние экспедиции уже спешно возвращались домой. Повсюду на море были видны бесчисленные ледяные горы; как-то их насчитали поблизости больше сотни за один раз!

В последний день февраля «Бельгика» находилась на 70°20 южной широты и 85° западной долготы. На море свирепствовал шторм. Валил густой снег, кругом все потемнело, льдины с треском и грохотом сталкивались одна с другой. Дело принимало плохой оборот: «Бельгику» могло прижать к кромке льдов или же раздавить между пловучими льдинами. Будь у начальника экспедиции или у его ближайших помощников хоть какой-нибудь опыт в плавании по Южному Ледовитому океану, они попытались бы отойти к северу в открытое море, чтобы там померяться силами со штормом. Но де Герлах сделал то, чего нельзя было делать и что могло привести экспедицию к гибели. Обнаружив большие просветы в сплоченных ледяных полях по направлению к югу, он Повернул туда и вошел во льды, с бурей за спиной.

Худшей ошибки нельзя было совершить! Сотрудники де

Герлаха, как моряки, так и ученые, высказывали опасения, что входить во льды в такое позднее время года, да еще при буре с моря—значит подвергать судно величайшему риску. Однако начальник экспедиции не изменил своего решения и, подвигаясь на юг все с большими и большими трудностями, 3 марта оказался в ледяном мешке. Немедленно пошли обратно на север, но, успев пройти только несколько миль, «Бельгика» плотно застряла во льдах. На целых тринадцать месяцев судно потеряло всякую способность к самостоятельному передвижению!

Положение было очень опасным. В самом начале долгой антарктической зимы экспедиция основательно засела во льдах, носящихся по океану по прихоти ветров и течений. Де Герлах не предполагал зимовать в Антарктике и потому у него не было соответствующего снаряжения и достаточного количества меховой одежды. Особенно скверно обстояло дело с лампами. Запасов провианта было достаточно (он был взят на два года), но большую часть его составляли специально приготовленные мясные и рыбные консервы, «питательное вещество которых перестало быть питательным», как замечает один автор. А к свежему тюленьему мясу или мясу пингвинов и сам начальник и некоторые из участников экспедиции почему-то питали непобедимое отвращение.

По первоначальному плану предполагалось, что «Бельгика» в конце 1897 года или в начале следующего года, т. е. антарктическим летом, пройдет на юг, в область Южного магнитного полюса на Южной Земле Виктории и организует там зимнюю станцию, где и перезимуют четыре человека. Само же судно уйдет на зиму с остальным экипажем куда-нибудь в цивилизованные страны, а следующей весной вернется сюда за товарищами. Остаться на зимовку выразили желание Раковица, Добровольский, Кук и Амундсен. Только на этих четырех зимовщиков и были заготовлены соответствующее снаряжение и меховая одежда.

Делать нечего, пришлось примириться с обстоятельствами. Было предпринято все возможное, чтобы свести неизбежные лишения и трудности до минимума. Впервые человек оставался на зимовку в антарктической области. Хотя научные сотрудники экспедиции и не пришли в особый восторг от перспективы просидеть во льдах по меньшей мере год, однако они энергично принялись за работу. Во льду были прорублены дыры и через них из моря особой сеткой добывались разные мельчайшие морские животные – планктон, производились промеры глубин, измерялась температура воды на всевозможных глубинах и воздуха. Когда же позднее оказалось, что «Бельгика» не стоит во

льдах неподвижно, а все время передвигается из стороны в сторону, описывая по воле течений и ветров самые замысловатые петли, ученые начали изучать дрейф ледяного поля.

С каждым днем становилось все холоднее и темнее. 1 5 мая в последний раз было видно солнце. Началась полярная ночь, которая в тех широтах, где носилась по ледяному океану «Бельгика», продолжается семьдесят суток. Настроение участников экспедиции сильно упало. Здоровье команды оставляло желать лучшего.

Доктор Кук произвел тщательный медицинский осмотр всей команды и у некоторых нашел начинающуюся цынгу. Правда, он называл ее «полярной анемией», но название не меняло дела. Сказывалось влияние недостаточного и неправильного питания и темноты. Стали поступать жалобы на расстройство пищеварения, на какие-то болезненные явления со стороны сердца; лица у многих осунулись и приняли зеленовато-бледный оттенок.

Не было больше сил слушать беспрестанный грохот и треск льдин в темноте бесконечной ночи, лишь иногда озаряемой холодными лучами месяца да вспышками южного сияния. Не было больше сил и нехватало терпения переносить мрак и мороз за тонкими переборками кают, вечную сырость в каютах.

В начале июня умер от цынги лейтенант Данко.

Под свист и вой ветра, в пургу тело мертвеца, зашитое в мешок, с привязанной к ногам тяжестью, спускают в прорубь. Труп уходит в воду стоймя, что производит на всех присутствующих крайне тягостное впечатление. Участникам экспедиции все чаще и чаще приходит мысль: за кем теперь очередь? Ночи проходят без сна или, лучше сказать, тревожный, беспокойный сон людей полон кошмаров… Двое сошли с ума. Все переболели цынгой и сильно ослабели от болезни. Дольше всех держались Амундсен, Кук и еще один из участников экспедиции, но в конце концов заболели и они.

Из прочитанных о полярных путешествиях книг Амундсен знал, что заболевания цынгой можно избежать, употребляя в пищу свежее мясо. Поэтому он и Кук, закончив дневную работу, занимались утомительной охотой на тюленей и пингвинов и, сами едва таская ноги, приволакивали туши на судно.

Но де Герлах сам не ел и категорически запрещал команде употреблять тюленину в пищу. Тюленьи туши и убитые пингвины оставались валяться около судна, засыпаемые снегом.

Вскоре начальник экспедиции, а за ним и его помощник надолго слегли в постель. Оба до того пали духом и ослабели, что составили свои духовные завещания. Начальником экспедиции сделался Амундсен.

Сразу произошел решительный поворот к лучшему. Прежде всего Амундсен вызвал на палубу тех немногих, кто еще мог двигаться и работать, и заставил их откопать из-под снега тюленьи туши. Из них были спешно вырезаны лучшие куски мяса и отосланы на кухню. Весь экипаж и даже сам начальник, забыв кто о своем предубеждении, а кто об отвращении, жадно с'ели свою часть. По совету Кука участники экспедиции стали пить тюленью кровь и есть сырое тюленье и пингвинье мясо. Не прошло и недели, как все стали заметно поправляться.

Зима миновала. 22 июля снова показалось солнце. Возвращение дня принесло с собою новые силы, вдохнуло в зимовщиков жизнь и энергию. Возобновилась научная работа, которая замерла было совсем, когда на всех напало уныние, когда всеми владела апатия. Но в то же время с возвращением солнца начался период очень бурной и морозной погоды. 8 сентября была зарегистрирована самая низкая температура —45°Ц, ртуть в термометре замерзла.

Пока тянулась зимовка, Амундсен не оставался бездеятельным. Он хотел сохранить психическое равновесие в том «сумасшедшем доме», в котором они жили; так выразился о «Бельгике» один из сотоварищей Амундсена. И вот он в свободное время помогает производить метеорологические наблюдения, помогает строить «обсерваторию» для магнитных наблюдений, участвует в небольших экскурсиях разведочных партий, вместе с доктором Куком помогает товарищам, старается хоть как-нибудь скрасить их существование.

За тринадцать томительно долгих месяцев пребывания в плену у льдов Амундсен искренне привязался к доктору Куку, и дружба с ним продолжалась всю его жизнь. Кук был единственным из всех участников экспедиции, не исключая и самого Амундсена, кто никогда не терял надежды, всегда находил какой-нибудь просвет в тяжелом положении зимовщиков и к тому же имел про запас ласковое и дружеское сло-

**** отсутствуют страницы 55–58 ****

ЧЕСТОЛЮБИВЫЕ МЕЧТЫ

Честолюбивые мечты о самостоятельной экспедиции в полярные страны возникли у Амундсена уже давно – еще в ту пору, когда он подростком зачитывался описаниями плаваний северо-западным морским путем. Теперь, когда он превратился в зрелого человека, моряка с довольно большим опытом и уже мог похвалиться участием в полярной экспедиции, мечты его детских и юношеских лет приняли более реальную форму. Амундсен ясно видел, что ему никогда не собрать необходимых для экспедиции средств, если он будет преследовать только одни исследовательские цели. Значит, к попытке пройти северо-западным путем надо присоединить еще что-то, взять на себя какое-нибудь научное задание. И Амундсен остановился на такой проблеме: установить нынешнее местонахождение Северного магнитного полюса и заняться изучением различных явлений земного магнетизма в этой области.

Северный магнитный полюс был открыт в экспедицию Джона Росса его племянником Джемсом Кларком Россом – позднее знаменитым исследователем Антарктики. Произошло это 1 июня 1831 года. Но наукой установлено, что магнитные полюсы земли перемещаются, и если Северный магнитный полюс находился тогда на полуострове Боотия-Феликс у северных берегов Америки, то за семьдесят лет положение его должно было сильно измениться. Кроме того техника и методы научных наблюдений и исследований за минувшие годы значительно усовершенствовались, и результаты работ Джемса Росса следовало подвергнуть пересмотру.

Ставя перед собой такую задачу, Амундсен сам не мог решить, имеет ли она достаточную научную ценность. Поэтому прежде всего он обратился за советом к своим друзьям. Один из них, сотрудник Метеорологического института Аксель Стен, полностью одобрил его замысел и дал ему рекомендательное письмо к профессору Георгу Неймайеру, директору германской морской обсерватории в Гамбурге, – величайшему в то время авторитету в вопросах земного магнетизма.

За несколько лет перед тем Амундсен твердо решил добиться нужных знаний и опята, чтобы самому управлять своим полярным судном. Теперь его ничуть не испугала необходимость снова взяться за книги, чтобы изучить методы магнитных наблюдений.

Настойчивость, целеустремленность, – столь характерные для Амундсена, – сказываются в нем уже в эти молодые годы. И таким Амундсен оставался до конца своих дней. Когда впоследствии он

понял, что есть еще один способ передвижения в полярных странах, то немедленно стал учиться летать, кончил курс обучения и получил диплом гражданского летчика.

Амундсен никогда ничего не делал чужими руками. Он не только командовал и распоряжался, давал указания и составлял инструкции, он сам умел сделать все то, что требовал от своего подчиненного.

Он не гнушался никакой работой. На небольших норвежских судах бывают среди команды матросы, которые умеют делать все. Их называют «altmuligtmand».

Вот таким же «мастером на все руки» был и Амундсен. И, подбирая своих немногочисленных спутников, он всегда старался восполнить количество их качеством. Амундсен был очень требовательным начальником, потому что относился требовательно и к самому себе. С полным знанием дела во всех подробностях он всегда мог проверить, как выполняются его приказания и распоряжения. Прекрасно организована и поставлена та экспедиция, где при строгом разделении обязанностей каждый может заменить другого в любой момент и на любом участке работы. Стараясь использовать людей наиболее целесообразно, Амундсен предоставлял каждому полнейшую свободу в сфере его действий. Это было лучшим стимулом для повышения чувства ответственности и независимости в своей области, и в результате всякая работа выполнялась тщательно и добросовестно.

– Странное дело, – сказал о «Фраме» один лоцман, ведший его в 1914 году у берегов Норвегии, – на нем никто не командует, но то, что надо делать, делается!

Так, собственным примером учил Амундсен своих сотрудников самодисциплине и преодолению всевозможных трудностей. Но отметим теперь же и раз навсегда: в противоположность Нансену Амундсен никогда не был ученым, как пытаются утверждать некоторые из его норвежских биографов. Амундсен запасался сведениями, которые были ему необходимы для решения главной задачи, так как твердо верил, что, обладая нужными знаниями, он достигнет своей цели лучше, быстрее и полнее. Науке он только позволял «пристраиваться» к своим экспедициям, как сам он об этом писал.

Явившись в Гамбург к Неймайеру, Амундсен ознакомил ученого со своим планом экспедиции северо-западным морским путем. Неймайер – энтузиаст, через всю свою жизнь пронесший неугасимое пламя жажды знаний, – не мог остаться равнодушным к плану молодого исследователя. В то же время он не был вполне удовлетворен его об'яснениями. Старому ученому показалось, что

Амундсен высказывается не до конца.

– Молодой человек, у вас еще что-то задумано. Расскажите мне, в чем дело, – с такими словами обратился он к Амундсену.

Тогда Амундсен рассказал о своем проекте во всех его деталях.

Быстро поднявшись с кресла, Неймайер подошел к Амундсену, обнял его и пообещал всяческую помощь и поддержку в его начинаниях.

С пламенным усердием засел Амундсен за учебники и через несколько месяцев приобрел необходимые практические знания. Желая хоть как-нибудь отблагодарить Неймайера за его дружеское внимание и помощь, Амундсен каждое утро являлся в обсерваторию первым и уходил последним. Конечно, это было очень наивно, но вполне гармонировало со взглядом Амундсена на свои обязанности.

В то же время Амундсен тщательно изучал всевозможную литературу, относящуюся к борьбе за северо-западный проход – морской путь вдоль опасных и неизвестных берегов Северной Америки, которым до тех пор никто еще не проплывал на одном судне, но которым в 1850–1853 годах удалось пройти частью на санях по суше, частью на кораблях английскому моряку Мак-Клюру. Мак-Клюр был пятьдесят восьмым исследователем, пробовавшим разрешить эту проблему.

Амундсену приходились основываться на неудачах и печальном опыте прошлых экспедиций. При чтении описаний различных плаваний северо-западным путем у него возникло много недоумений. Достаточных собственных знаний и опыта у Амундсена еще не было, и он решил ознакомить со своим планом Нансена, обратиться к нему за советом.

Мнением Нансена Амундсен необычайно дорожил, понимая, что всякая помощь Нансена явится сильнейшей поддержкой его замыслов, а малейшее критическое выступление поведет к полному финансовому краху. После своей гренландской экспедиции, после плавания «Фрама», после похода «сам-друг» к полюсу Нансен стал самым большим – и всемирно признанным – авторитетом в вопросах полярного исследования. К слову его внимательно прислушивались и ученый мир, и широкие общественные, стало быть, и денежные круги.

Одобрит ли Нансен план, составленный каким-то молодым штурманом?

С замиранием сердца, сознавая свое ничтожество перед лицом знаменитого полярного путешественника, героя своих юношеских лет, Амундсен скромно явился к Нансену. Вспоминая об этой встрече, Амундсен рассказывал, что он чувствовал себя в

положении того марк-твэновского героя, который отличался столь маленьким ростом, что должен был дважды входить в двери – иначе никто бы его не заметил! И это совершенно правильно. Амундсен не преувеличивал своих чувств, не придумал их нарочито. В течение всей своей жизни, даже когда сам он занял место рядом с Нансеном, он питал глубочайшее уважение к Нансену.

Нансен вспомнил Амундсена – он видел его на «Бельгике», когда та покидала Саннефьорд. Кто хоть раз видел Амундсена, не так легко мог забыть его лицо.

Амундсен развил перед Нансеном свой план. Рассказал о всех приготовлениях к задуманной экспедиции, о том, что он предполагает в течение нескольких лет изучать Северный магнитный полюс, а потом, раз экспедиция уже окажется там, попробовать заодно пройти и северо-западным морским путем, на протяжении четырех столетий манившим к себе полярных моряков и исследователей.

Изумление и восхищение Нансена возрастали по мере того, как молодой моряк излагал ему свои планы. Нансен сам был человеком отважным и смелым, сам дважды выступал с планами дерзкими по замыслу, граничившими с безумием – по словам его критиков и противников. Поэтому он лучше чем кто-либо мог по достоинству оценить план Амундсена, заинтересовавший и увлекший его широтой и грандиозностью размаха.

– А каким образом вы рассчитываете собрать необходимые для экспедиции средства? – спросил Нансен.

– Я думаю как-нибудь обойтись. У меня есть немного собственных денег и я надеюсь справиться. Пока же я хочу предпринять плавание в Ледовитом океане на каком-нибудь небольшом судне, чтобы приобрести опыт в управлении такими судами во льдах. Ведь для задуманной мной экспедиции необходимо судно небольших размеров, неглубоко сидящее в воде!

Нансен не только одобрил замысел молодого моряка, но и обещал рекомендовать его вниманию разных влиятельных в финансовых кругах лиц. Конечно, он обещал ему также всяческую свою помощь и поддержку.

Ободренный разговором с Нансеном, Амундсен немедленно приступил к решительным действиям. Увы! Собственных денег, с помощью которых он так смело рассчитывал «справиться», у него было немного – всего 10 тысяч крон, т. е. немного больше 5 тысяч рублей золотом. Их едва хватало на покупку судна и научных инструментов. Однако. Амундсен не унывал. Раз сам Нансен одобрил его план, все остальное пустяки! Он справится со всеми

трудностями – они на то и существуют, чтобы их преодолевать. И вот Амундсен впервые вступил на путь постоянных финансовых затруднений, постоянной борьбы за собирание нужных средств. Этот поистине тернистый и трудный путь, которым следуют почти все знаменитые исследователи и путешественники капиталистического мира, был его уделом в течение всей его жизни. Перебиваясь кое-как, по грошам сколачивая нужные средства, приступил он к самостоятельной исследовательской деятельности в 1901 году и кончил свою жизнь через двадцать семь лет всемирно известным полярным исследователем, так и не успев выплатить долги всем своим кредиторам.

В молодости на всякие помехи и затруднения, в том числе и на денежные, смотрится легко, бодро и весело. Амундсен уехал на север в Тромсо – «полярную столицу», исходный пункт для многих крупнейших полярных экспедиций XX века—и купил там небольшое судно, промысловую яхту «Йоа» – всего в 47 тонн водоизмещением при длине в 72 фута и ширине в 11 футов. Она была построена в 1872 году – в том же самом году, когда родился Амундсен, – в Русендале, в Хардангере. Несколько сезонов на ней ходили на промысел сельди у норвежских берегов, а затем она была продана капитану Х. К. Иоханнесену в Тромсо и стала совершать плавания в Ледовитом океане, зарекомендовав себя судном отличных мореходных качеств, смело вступавшим в борьбу с полярными льдами. Оснащена была «Йоа», как одномачтовая яхта; кроме того, на ней был поставлен керосиновый мотор «Дана» в 13,6 л. с.

Амундсен остановил свой выбор на таком небольшом судне не только из-за недостатка денежных средств. Нет! Он сознательно выбрал неглубоко сидящую в воде «Йоа». Печальный опыт многих других экспедиций, пытавшихся пройти северо-западным путем, показал ему, что на большом судне нечего и думать пройти этим трудным, узким и мелким фарватером. Будущее показало, что если бы «Йоа» сидела в воде всего фута на два глубже, то ни один из семи участников экспедиции не вернулся бы живым домой.

Через несколько недель после их знаменательного разговора Нансен снова встретился с Амундсеном.

– Ну, что же, сговорились вы с кем-нибудь из промышленников и идете в плавание? – спросил молодого моряка Нансен.

– Нет, я, не откладывая дела в долгий ящик, купил себе судно. Это яхта «Йоа»! Я хочу пойти на ней в промысловое плавание в Ледовитый океан на весну и лето. Буду бить тюленя, а чистая прибыль от промысла пойдет на расходы по подготовке к

экспедиции.

Быстрота и решительность Амундсена понравились Нансену. «Это прекрасно рекомендует человека и свидетельствует о серьезности его намерении, – подумал он. – Раз ему все равно нужно учиться управлению небольшим судном во льдах, то, действительно, не лучше ли сразу же купить его?»

Нансен посоветовал Амундсену использовать представившийся счастливый случай и заняться океанографическими исследованиями в тех мало изученных водах, которые «Йоа» собирается посетить. Для этой цели Нансен обещал снабдить его всеми необходимыми инструментами и, кроме того, выработать план работ.

С большой признательностью принял Амундсен предложение Нансена, увидев в этом возможность отблагодарить своего знаменитого соотечественника за его помощь, поддержку и внимание.

Весной 1901 года «Йоа» вышла в плавание и занялась океанографическими исследованиями между Шпицбергеном и Гренландией. Вернувшись осенью в Тромсо, Амундсен телеграфировал Нансену об успешном плавании «Йоа», но просил разрешения оставить у себя инструменты еще на год, чтобы закончить порученную ему Нансеном работу. Ему не удалось сделать всего по программе, выработанной Нансеном, и поэтому он готов пойти в плавание в следующем, 1902 году для пополнения своих наблюдений. Нансен был очень тронут такой готовностью Амундсена пожертвовать для него целым годом, но заявил, что продолжать океанографические исследования в Ледовитом океане не стоит, раз Амундсен задумал итти в многолетнюю экспедицию в иные воды. Не без труда удалось отговорить Амундсена от продолжения работ по программе Нансена: Амундсен считал, что всякое обещание нужно выполнять до конца.

По возвращении из плавания Амундсен убедился в необходимости произвести на «Йоа» ряд улучшений и переделок для предстоящего ей многолетнего похода. Было еще много всякой другой подготовительной работы, за которую Амундсен с жаром принялся. Но очень скоро обнаружилось, что его средства приходят к концу. Тех небольших денег, которыми располагал Амундсен, не могло хватить надолго. Надо было энергично раздобывать откуда-то средства, и средства немалые.

Нансен, хорошо знавший Амундсена и почти в течение тридцати лет поддерживавший с ним дружеские отношения, говорит о нем:

– Расчетливость не была сильной стороной Амундсена. Он

никогда не мог составить сколько-нибудь основательную смету вероятных расходов на экспедицию и потом ее придерживаться. Часто расходы во много раз превышали предварительный подсчет, и Амундсен вечно садился на мель. Вероятно, это и было причиной величайших затруднений во всей его деятельности и часто отравляло ему жизнь. Но планы вырабатывались им тщательно, снаряжалась экспедиция не менее тщательно и выполнялся план блестяще.

Началась тяжелая и мучительная борьба, чтобы добыть хотя бы самые необходимые средства. Судно и снаряжение экспедиции стоили 50 тысяч крон, а их у Амундсена не было. Он обращался за деньгами и к друзьям, и к близким, и даже к совершенно незнакомым людям. Стоило только ему услышать, что кто-нибудь из людей денежных проявляет хоть какой-либо интерес к полярным исследованиям, и он немедленно посещал его – на всякий случай! Однажды кто-то из братьев, помогавший Амундсену раздобывать средства, вздумал нанести визит одному из крупнейших столичных богачей. Тот указал ему на дверь. Просителя не смутил такой прием, и он отправился к богачу вторично.

– До нас дошли слухи, что вы очень интересуетесь экспедицией Амундсена, – начал было он, – и потому мы надеемся на некоторую денежную помощь с вашей стороны…

– Напрасно! – был краткий ответ. – Впрочем мне вообще некогда с вами разговаривать. Прощайте!

Но деньги все-таки появились. Недаром Амундсен твердо верил в свою счастливую звезду! Три коммерсанта из города Халдена открыли Амундсену кредит в 30 тысяч крон – огромная по тем временам сумма. Часть денег ему ссудила тетка Улава Кристенсен, восторженная поклонница своего племянника, всегда утверждавшая, что из него выйдет толк. И все же расходам не было ни конца, ни краю! Деньги лились словно в какой-то дырявый мешок. Амундсен задолжал всюду и везде.

По временам им овладевало отчаяние: некоторые из наиболее нетерпеливывх кредиторов. нажимали на должника, требовали денег, угрожали судебным процессом, грозили наложить арест на экспедиционное судно и его груз.

Большая часть работ по ремонту и подготовке «Йоа» производилась на корабельной верфи в Тромсо. Нередко Амундсен сам брался за инструмент и работал на судне, как обыкновенный плотник. Свободное от ремонтных работ время он проводил с одним местным знакомым, аптекарем Цапфе – позднее своим долголетним другом и помощником, – производя различные опыты по подготовке и проверке снаряжения и

оборудования. Снаряжение, особенно провиант, должно было быть первоклассным по качеству и вместе с тем как можно более дешевым. Амундсен лично входил решительно во все подробности: проверял качество одежды, провианта, спальных мешков, собачьего корма, мази для лыж, лекарств и т. д. Ради экономии они с Цапфе занялись кустарным производством некоторых вещей и успешно приготовляли порошок для печения лепешек, муку из сушеной рыбы, лыжную мазь, которая одновременно обладала свойством делать кожу непромокаемой. Натянув на ноги сапоги, смазанные такой мазью, Амундсен несколько часов простоял по колено в воде, работая около «Йоа».

Сложен был вопрос и о подборе команды «Йоа». Надо было найти надежных людей, привыкших к плаваниям по Ледовитому океану и готовых принять участие в многолетней экспедиции, которая могла окончиться неизвестно как и чем. Люди эти должны были отлично знать свое дело и иметь полное представление о работе сотоварищей, чтобы в случае надобности оказывать им помощь. За их труд и знания полагалось бы платить им повышенную плату, но у Амундсена на это не было средств. Таким образом, к будущей команде «Йоа» пред'являлись фактически особые требования: выбранные Амундсеном моряки должны были превратиться из наемных служащих в его сотоварищей, в равных ему участников исследовательской экспедиции.

В середине мая «Йоа», прибывшая в Кристианию за последними партиями провианта и снаряжения, была готова к отплытию. Однотипные ящики с продовольствием были сделаны так, что укладывались в трюм судна как детские кубики в коробку. На маленькой «Йоа» уместились пятилетние запасы продовольствия, одежды и снаряжения. Кроме того, было взято 20 тысяч литров керосина для мотора, освещения и отопления. Консервы, приготовленные для экспедиции по особому заказу, были тщательно исследованы специалистом-профессором.

Все участники экспедиции с'ехались в столицу. Это были: лейтенант датского флота Готфред Хансен, человек, очень интересовавшийся полярными исследованиями; он являлся помощником начальника экспедиции и, кроме того, был ее навигатором, астрономом, геологом и фотографом; первый штурман Антон Лунд, много лет плававший по Ледовитому океану шкипером и гарпунером; метеоролог и первый машинист Педер Ристведт, участник плавания «Йоа» в 1901 году; второй штурман Хельмер Хансен; второй машинист и магнитолог Густав Юль Вик и кок Адольф Линдстрем, участник второй экспедиции «Фрама» (под начальством Отто Свердрупа и 1899–1902 годах.)

Старшему из участников плавания было тридцать девять лет, младшему – двадцать пять.

Нансен посетил «Йоа», осмотрел судно и нашел, что на нем все готово к отплытию.

– Передайте Амундсену, что он может выходить в море.

Узнав о таком напутствии своего героя, Амундсен пришел в восторг.

Утром 16 июня 1903 года наступил решительный момент. Один из коммерсантов, поставивший на «Йоа» часть провианта, потребовал уплаты денег в 24 часа, пригрозив наложить арест на судно, если товар не будет оплачен. Амундсен будет привлечен к суду за мошенничество и посажен в тюрьму!

На мгновение Амундсен растерялся: пропадали результаты почти трехлетнего непрерывного и буквально неусыпного труда. Но тут ему пришла в голову отчаянная мысль. Он разослал записки всем участникам экспедиции и предложил им немедленно явиться на судно. Когда все собрались, Амундсен обратился к ним с вопросом:

– Согласны ли вы поддержать меня во всем?

Экипаж дал ему это обещание, не задумываясь.

Тогда Амундсен об'явил о своем намерении немедленно выйти в море.

Дождливой июньской ночью несколько самых близких людей собрались на пристани, чтобы проститься с отплывающими. Семь заговорщиков пожали руки друзьям и поднялись на палубу «Йоа», которая тихо и плавно заскользила за буксиром по фьорду.

Последние томительные недели ожидания почти без всякого дела издергали и утомили всех. Беспокойная мысль, о том, что экспедиция не осуществится, отчаянные усилия раздобыть недостающие гроши оставили глубокие следы и на душевном, и на физическом состоянии начальника экспедиции. Теперь все оставалось позади.

Когда неумолимый кредитор проснулся, «Йоа» была уже далеко, хотя еще и не вышла за пределы Кристианиа-фьорда,

ПЛАВАНИЕ «ЙОА»

Ознакомимся вкратце с задачей, которая лежала перед «Йоа».

История исследования северо-западного и северовосточного проходов – это история поисков кратчайших и быстрейших морских путей в страны далекого Востока, в Китай, Японию, Индию.

Разрешением этой проблемы человечество занималось четыре столетия, хотя Первая мысль о поиске морских путей в Индию возникла еще в конце XIII века (у итальянцев братьев Вивальди, в 1291 году). Сперва этих путей искали на юге, и здесь пальма первенства принадлежит жителям Пиренейского полуострова. Приблизительно за 400 лет до экспедиции «Йоа» португальцам удалось найти дорогу в Индию, обогнув южную оконечность Африки и пройдя через Индийский океан (плавание Васко да Гама в 1498 году). Вскоре после этого испанские корабли прошли на юго-запад через Атлантический океан, обогнув южную оконечность Америки, вернее, пройдя между материком Южной Америки и Огненной Землей, и пересекли весь Тихий океан (Магеллан в 1521 году).

Таким образом, португальцы нашли юго-восточный морской путь в Индию, а испанцы – юго-западный. Но оба эти пути были очень длинны. Кроме того, Испания и Португалия, став владычицами морей и разделив между собой мир на восточную (португальскую) и западную (испанскую) сферы влияний, преграждали путь через Атлантический океан кораблям других наций, которые еще не решались вступать в борьбу с этими могущественными морскими державами.

И вот у многих крупнейших географов того времени возникла такая мысль: земля кругла, следовательно, пути вблизи Северного полюса, к северу от европейского и азиатского материков, где меридианы сближаются, должны быть значительно короче путей, пролегающих в экваториальных широтах, где земля шире. Кроме того, в те времена предполагалось, что северная часть Старого Света вообще не так уж широка. В связи с этим различные мореплаватели начали предпринимать попытки попасть в Индию, проходя из Атлантического океана в Тихий или северо-западным морским путем вдоль северного побережья Северной Америки – это так называемый северо-западный проход, – или северо-восточным путем вдоль северного побережья Азии – это так называемый северо-восточный проход. Экспедиции, предпринимавшиеся в поисках этих проходов, не дали никаких практических результатов, но привели к интенсивнейшему

полярному исследованию.

Внимание исследователей особенно занимал северозападный проход; многие считали, что это – кратчайший путь из Атлантического океана в Тихий. По мнению многих ученых того времени, Северная Америка должна сужаться к северу, подобно тому как Южная Америка сужается к югу. Такое представление очень отчетливо выражено на известной карте географа Петруса Апианус (1551 год).

Поэтому в раннюю эпоху большинство полярных экспедиций старалось разрешить загадку северо-западного прохода. Теперь уже точно известно, что северо-западный путь действительно короче северовосточного, но зато значительно труднее его. Северовосточным путем ныне беспрепятственно проходят из конца в конец в обе стороны бесчисленные советские суда в каждую навигацию. Но до знаменитого непрерывного плавания «Сибирякова» в 1932 году этим путем прошло (и то лишь с зимовками) всего три экспедиции. Северо-западным же проходом до 1903–1906 годов не проходило ни одно судно.

Считают, что за истекшие четыреста лет разными странами было предпринято около ста восьмидесяти экспедиций с целью пройти северо-восточным или северо-западным путем. Эти экспедиции, связанные с огромными затратами средств и громадными потерями человеческих жизней, не дали почти никаких сколько-нибудь значительных практических результатов или материальных выгод, но науку они обогатили чрезвычайно.

Только для получения достоверных сведений о печальной судьбе франклиновской экспедиции было снаряжено за тридцать лет (с 1848 по 1879 год) свыше сорока английских полярных экспедиций. Лишь одной из них – экспедиции Мак-Клюра – удалось за четыре года пройти северо-западным проходом на всем его протяжении. Но до похода «Йоа» никто еще не совершал непрерывного плавания этим путем от океана до океана. Эта честь впервые досталась Руалу Амундсену!

Тщательно изучив историю исследования северозападного пути и подробно ознакомившись – по описаниям и картам – с тем опасным фарватером, где должно было протекать плавание «Йоа», Амундсен понял, что счастливый исход его экспедиции будет зависеть от соблюдения двух непременных условий. Во-первых, «Йоа» не должна подниматься слишком далеко на север и входить в большой и широкий проход (пролив Смита), на вид совершенно открытый и потому весьма соблазнительный. Все прежние экспедиции обязательно застревали там во льдах, при попытках пройти потом на запад.

Поэтому нужно вести судно восточной частью северо-

западного прохода, т. е. через проливы Ланкастера и Барроу, прокладывая остальную часть пути на юг вдоль берегов Боотии-Феликс по узким и мелким проливам и проливчикам – Пиля, Франклина и Росса, а потом уж итти на запад по узким полыньям вдоль берегов американского континента.

Но с этим связано второе непременное условие: экспедиционное судно должно быть небольших размеров. Амундсен ясно понимал, что выбор судна есть решающее обстоятельство – от него зависел успех или неуспех экспедиции. И покупка маленькой, мелко сидящей «Йоа», поворотливой и ловко избегавшей всяких препятствий на неглубокой и отмелой воде, была гениальным шагом Амундсена.

Отплытие «Йоа» не произвело в Норвегии никакого особого впечатления. В газетной хронике этому событию было уделено всего несколько строк. В благополучном исходе экспедиции больше всех были заинтересованы кредиторы Амундсена!

Двадцать пятого июня «Йоа» уже вышла в Атлантический океан между островом Фэр и Оркнейскими островами. На всех парусах при свежем юго-восточном ветре она неслась полным ходом на запад, подпрыгивая на волнах. Ближайшей целью плавания был порт Годхавн на острове Диско у западных берегов Гренландии. Здесь Амундсен взял собак, сани, каяки, лыжи, горючее. Часть собак он принял на «Йоа» еще в Норвегии.

Состояние льдов в том году было хорошим, и «Йоа» быстро шла вперед, пользуясь иногда и своим мотором. В начале осени – 12 сентября 1903 года – судно бросило якорь в маленькой, удобной бухте на южном берегу Земли короля Уильяма, которую Амундсен выбрал для зимовки экспедиции. Здесь в этой области произошла когда-то величайшая трагедия в истории полярных исследований – гибель экспедиции Джона Франклина в составе 129 человек.

Но прежде чем «Йоа» проникла так далеко, Амундсен и его спутники трижды подверглись смертельной опасности. Судно было очень загружено. Кроме снаряжения и провианта, взятых еще в Норвегии, «Йоа» приняла груз в Годхавне, а затем в северной части Мельвильской бухты у Дэлримпл Рок. Сюда по соглашению с шотландскими китобоями были доставлены горючее и провиант для пополнения запасов, израсходованных на пути через Атлантический океан.

В трюме был использован каждый квадратный сантиметр пространства. И все же места для всего груза нехватило, поэтому палуба тоже была заставлена ящиками. В таком виде «Йоа» походила на воз с мебелью при переезде с квартиры на квартиру! Конечно, из-за этого судно сидело в воде гораздо глубже

обычного. Между тем фарватер, которым шла «Йоа», продвигаясь на юг вдоль берегов Боотии-Феликс, был очень мелководен и усеян мелями и подводными скалами.

Как ни осторожно вел Амундсен свое судно в этих предательских водах, все же ему не удалось пройти здесь благополучно. «Йоа» натолкнулась на мель, соскользнула с нее, опять села на камни, снова сошла с них, ударилась еще раз – и застряла плотно. Амундсен сейчас же велел спустить на воду шлюпку и произвести промер глубин вокруг судна. Положение оказалось очень серьезным. Повсюду в разные стороны тянулись мели и подводные скалы. Короче всего был бы путь назад, но пробиваться' снова через две—три только-что преодоленные мели было делом почти безнадежным. Оставалось одно – попробовать итти вперед, хотя рифы в этом направлении повышались и в самом мелком месте воды было не больше двух метров. А осадка тяжело нагруженной «Йоа» достигала в то время почти трех метров. Поэтому прежде всего нужно было облегчить судно. И Амундсен приказал выбросить за борт часть драгоценного груза. В воду полетело двадцать пять тяжелых ящиков с собачьим пеммиканом. Остальной палубный груз был перетащен в одно место, чтобы как можно больше накренить судно.

Вскоре начался отлив, и море вокруг обмелело еще больше. К счастью, стояла прекрасная тихая погода, и судно не билось о камни. Прилив наступил в семь часов вечера, но все усилия и старания сдвинуть «Йоа» с места оставались тщетными. Пришлось отложить работу до утра.

В эту ночь Амундсен не мог сомкнуть глаз. Неужели конец? Неужели «Йоа» погибла? Столько потрачено труда и денег! Столько сил и энергии потребовала подготовка экспедиции! И вот один неверный поворот руля и все конечно…

В два часа утра он вышел на палубу. Дул довольно сильный северный ветер, и «Йоа» тяжело поднималась и опускалась на волне. Спустя час судно шевельнулось и начало подвигаться вперед толчками, дергаясь словно в судорогах. Но на чистую воду «Йоа» выйти не смогла. Амундсен вызвал весь экипаж наверх. К этому времени ветер засвежел и перешел е шторм с дождем. Еще накануне был завезен верп,[2] и теперь команда попробовала подтянуться на нем, но безрезультатно. «Йоа» начала страшно биться о камни. Положение стало отчаянным. Тогда Амундсен решил испытать последнее средство и приказал поднять на судне паруса.

– Пена брызг стояла над «Йоа», и буря налетала порывами, со стоном и воем, – рассказывает Амундсен, – но мы работали изо всех сил, и нам удалось поставить паруса… Сильный напор

парусов и высокие, крутые волны поднимали судно и бросали его вперед опять на камни, и мы каждую минуту ожидали увидеть доски нашего корабля плавающими по морю. Фальшкиль[3] расщепился и всплыл. Нам не оставалось делать ничего иного, как наблюдать за ходом событий и ждать результатов.

Поднявшись на ванты и крепко уцепившись за снасти, Амундсен с волнением и тревогой наблюдал с высоты за смертельным танцем «Йоа», прыгавшей с камня на камень. Он осыпал себя горькими упреками. Почему он был так неосторожен и непредусмотрителен и не послал вахтенного в бочку на мачте? Тогда тот обязательно заметил бы и эти мели, и этот предательский риф! Пройти так далеко по северо-западному пути, пройти дальше всех, проникнуть в воды, которых еще не бороздило своим килем ни одно судно и быть вынужденным повернуть назад, отказавшись от цели своих многолетних стремлений… Да еще удается ли повернуть? Вот у внешнего край рифа пенится море: там еще мельче! Как пройдет «Йоа» здесь? Нет, она не пройдет, она наверное разобьется о подводные камни и погибнет. Нужно спешно грузить аварийные запасы и снаряжение в шлюпки и, пока еще не поздно, спускать их на воду…

На минуту Амундсен растерялся. Надо было принимать какое-то решение, а принять его мог только он—капитан судна и начальник экспедиции. На нем лежала вся ответственность и за судьбу экспедиции, и за жизнь ее участников. Что делать? Покинуть «Йоа» на шлюпках, бросить судно на волю волн и ветра, но что будет тогда с людьми? Куда поплывут они потом? Или же остаться всем на «Йоа» и погибнуть вместе с нею?

Соскользнув на палубу по одной из оттяжек – для скорости, – Амундсен скомандовал:

– Приготовить шлюпки и погрузить их провиантом, оружием и патронами!

Оказавшийся рядом Лунд рискнул предложить капитану:

– Не испытать ли нам последнее средство и не выбросить ли за борт весь палубный груз?

Эта же мысль мелькнула и в уме Амундсена, но он не посмел произнести ее вслух, щадя жизнь своих спутников. Теперь за дело! Люди работали как бешеные, и ящики по двести килограммов весом летели за борт, словно они были пустыми. До самого мелкого места оставалось каких-нибудь 20 метров. Паруса туго натянулись, такелаж дрожал, мачта шаталась – судно приготовилось к последнему решительному прыжку…

«Вот „Йоа“ подняло высоко и сразмаху швырнуло на голые камни… Удар за ударом, еще сильнее, чем прежде… снова удар

еще ужаснее… еще – и вот мы соскользнули с камня!»—пишет Амундсен в отчете о плавании.

Но радость команды была кратковременна. Вдруг рулевой крикнул Амундсену:

– Что-то случилось с рулем! Штурвал вертится вхолостую!

Немедленное обследование показало, что при переходе через риф «Йоа» с силой ударилась о камни нижней частью руля, его приподняло кверху и металлические крючья выскочили из петель. Отойди руль в сторону или же назад, крючья выскочили бы совсем, и «Йоа» потеряла бы всякую способность к маневрированию во льдах.

К счастью, через несколько мгновений крючья, стоявшие на петлях, снова сели в них. Положение было спасено.

Второй случай, пожалуй, был еще хуже. На борту «Йоа» вспыхнул пожар. Загорелось в машинном отделении, где стояли бидоны с керосином. Пламя вздымалось высоко вверх из машинного светового люка, и густой, удушливый, черный дым заволакивал судно. Казалось, гибель была неминуема – как только баки нагреются, керосин в них взорвется, и «Йоа» взлетит на воздух! Немедленно пустили в ход огнетушители, пламя было сбито, а затем залито водой. В самый короткий срок пожар удалось потушить. На следующее утро при уборке машинного отделения было обнаружено, что спасение судна и его команды от ужасной гибели следует приписать не случайности, как это сперва думали, а сознательному отношению к своим обязанностям одного из участников команды и точному выполнению полученных им приказаний.

Накануне пожара машинист Ристведт доложил Амундсену, что в одном из баков с керосином открылась течь. Амундсен велел перелить содержимое этого бака – 500 литров – в запасной бак. Ристведт сейчас же выполнил распоряжение начальника. Позднее оказалось, что во время суматохи, вызванной пожаром, на поврежденном баке свернули кран. Не перелей Ристведт керосина, и 500 литров горючего вылились бы в огненное море, бушевавшее в машинном отделении! Такое отношение к исполнению своих служебных обязанностей Амундсен всегда высоко ценил и при всяком удобном случае ставил Ристведта в пример всем и каждому.

После навсегда запомнившегося участникам плавания сидения на камнях Амундсен соблюдал величайшую осторожность и продвигался вперед, непрерывно производя промеры глубин лотом, причем вахтенный ни на минуту не покидал наблюдательной бочки.

За несколько дней до прихода «Йоа» к месту ее будущей

двухлетней стоянки у берегов Земли короля Уильяма, разыгралась сильнейшая буря, задержавшая экспедицию на пять суток. Амундсен не решился отойти подальше от берегов, так как кругом были многочисленные мели. Пришлось отстаиваться на якорях и в то же время пустить полным ходом мотор, чтобы ослабить напор на якорные цепи. Каждую минуту судно могло сорвать с якорей и выбросить на скалистый берег. Аварийные запасы провианта и снаряжения, оружие, патроны и инструменты были опять погружены в шлюпки и брезентовую лодку, и команда заняла свои места, чтобы в нужный момент покинуть «Йоа». Амундсен был уверен, что цепи лопнут, и судно понесет к берегу. Поэтому он старался повернуться так, чтобы можно было рассчитывать выброситься на берег в наиболее подходящем для этого месте. Тогда судно, может быть, не разобьет о камни, а потом, при тихой погоде, можно будет попробовать снова стащить его на воду.

На пятые сутки ветер стих, и «Йоа». благополучно отстоявшись на якорях, двинулась дальше к югу.

Когда 12 сентября «Йоа» вошла в ту бухточку, где экспедиция провела потом ровно два года, пролив Симпсона к западу был чист от льда на всем протяжении, какое можно было окинуть глазом. Казалось, что северо-западный проход для «Йоа» был открыт. Но начались осенние бури, надвигалась зима с ее темнотой… Кроме того, Амундсен знал, что дальше на запад путь проходит по трудному фарватеру. К тому же главной задачей экспедиции было изучение области у Северного магнитного полюса. Как ни привлекала Амундсена мысль продолжать плавание, все же он удержался от соблазна. Решено было остановиться на зимовку, хотя льды появились в этой области только через десять дней.

Из ящиков для провианта и снаряжения были построены два дома. Устройство ящиков было тщательно продумано. Они были сделаны из дерева особо подобранных пород и скреплялись медными гвоздями, чтобы материал был немагнетическим и гвозди не оказывали влияния на магнитные иглы очень чувствительных инструментов, когда из ящиков будет сооружена магнитная обсерватория.

В одном из построенных домов поселились на время зимовки двое участников экспедиции, а во втором были поставлены инструменты для магнитных наблюдений. Собак свезли на берег. На берегу же был построен склад для провианта, куда и было сложено продовольствие в жестяных, запаянных ящиках, вынутых из деревянной тары.

На «Йоа» остались зимовать пятеро. Амундсен вместе с

лейтенантом Хансеном занял кормовую каюту, а трое остальных заняли носовое помещение. Камбуз[4] был перенесен в трюм. В световые люки были вставлены двойные рамы, в каютах поставлены керосиновые печи и отрегулирована вентиляция для борьбы с сыростью – одним из самых опасных врагов полярного зимовщика. Все судно сверху было покрыто брезентом.

Павильон для производства абсолютных магнитных наблюдений был построен из снежных глыб, а вместо крыши было натянуто полотнище из тонкой просвечивающей материи. Собачник был вырыт в большом сугробе снега и покрыт опрокинутой вверх дном шлюпкой. Всю постройку облили снаружи морской водой и получился «монолитный» дом.

Деревянные ящики, наполненные песком, оказались великолепным строительным материалом. Амундсен усердно рекомендовал его всем полярным зимовщикам. Нужно только, чтобы под рукой был песок, иначе ящики не приносят особой пользы и не спасают помещения от сырости. Опыт двух зимовок показал, что жившие в доме, построенном из ящиков с песком, считали свое жилище идеальным и ни за что не хотели переходить на судно. В каюте же Амундсена и Хансена было очень сыро, и жильцам ее всю зиму приходилось каждый вечер вырубать с коек целые горы льда. В носовом помещении тоже было сыро, но не так, как на корме.

В первую зиму все судно было нарочно завалено снегом, и тогда температура в носовой каюте ни разу не спускалась ниже нуля; у Амундсена же всегда было ниже нуля. На вторую зиму решили попробовать не засыпать судна снегом. Однако, хотя зима 1904–1905 года была мягче предыдущей, в обеих каютах было одинаково холодно, и «Йоа» снова завалили снегом.

Повседневная жизнь скоро пошла своим чередом. Недостатка в работе у зимовщиков не было. Все семеро жили дружно, небольшой коммуной, где царила добровольная дисциплина при полной самостоятельности каждого.

– Можно работать без того, чтобы бич закона щелкал у тебя над головой! – говорил Амундсен. – Тогда охота к работе увеличивается во много раз, а поэтому повышается и ее качество.

Сам Амундсен всегда и во всем оказывался впереди. Он являлся инициатором всякой работы и в то же время исполнял различные обязанности по экспедиции, отбывал вахты в очередь с остальными, участвовал в санных поездках. Он считал, что для человека, работающего разумно, а не как заведенная машина, всегда найдется какое-нибудь дело. У участников экспедиции был установлен строгий распорядок дня– определенное время уделялось еде, работе, отдыху. Работа поддерживала у людей

хорошее настроение, отвлекала их от черных мыслей в моменты опасностей и трудностей.

Амундсен не допускал, чтобы работа производилась наспех, кое-как, «приблизительно». Всякое дело должно делаться хорошо, быстро, точно, все должно быть заранее прикинуто, взвешено, рассчитано, проверено. Он не любил, когда человек, получивший какое-нибудь распоряжение, сразу же говорил ему:

– Боюсь, что у меня ничего не выйдет. Я с этим не справлюсь.

Амундсен хотел, чтобы даже при трудном задании участник экспедиции старался *попробовать*, что из этого выйдет, и вкладывал в работу все свое старание, знания, опыт и силу. Он стремился, чтобы все товарищи заражались его стремлением к победе, чтобы их воодушевляло то же, что воодушевляет его самого.

Трудности существуют только для того, чтобы их преодолевать!

Скоро место зимовки «Йоа» сделалось центром внимания окрестного населения.

Почему-то участники экспедиции решили, что эскимосов тут не бывает и совершенно о них не думали. Норвежцы старательно охотились на оленей, запасая себе мясо на зиму. Как-то утром, во время прогулки кто-то увидел вдали на белом снежном покрове черные точки.

Побежали за ружьями, за биноклями. Один только лейтенант Хансен, обладавший очень острым зрением, не шевельнулся.

– Ну что же, Хансен, – обратился к нему Амундсен – разве вам сегодня не хочется поохотиться на оленей?

– Конечно, хочется, но только не на этих, – отвечал лейтенант. – Ведь они о двух ногах!

Действительно, в бинокль можно было разглядеть, что к «Йоа» приближаются пять человек.

Не зная, к чему приведет неожиданная встреча с эскимосами, Амундсен вышел к ним вооруженный с двумя вооруженными же людьми. Но такие меры предосторожности оказались излишними. Едва эскимосы услышали единственное эскимосское слово, которое знал Амундсен из книг и которое обозначает очень сердечное приветствие, как всякие подозрения– а их питали с обеих сторон – были забыты. Произошла очень радостная и вполне дружеская встреча.

С этих пор до самого отплытия «Йоа» – 13 августа 1905 года, между эскимосами и норвежцами существовали хорошие, почти ничем не омраченные отношения.

Амундсен собрал обширнейшие этнографические коллекции, выменивая интересовавшие его вещи у представителей различных

эскимосских племен. Кроме того, он усердно и внимательно изучал образ жизни и нравы местного населения, стоявшего тогда на очень низкой ступени развития. Некоторым из них еще не было известно использование жел'еза и меди, у большинства орудия лова и охоты были сделаны из костей оленя, моржа, даже мускусного быка, хотя мускусный бык водится главным образом на севере и северо-востоке Гренландии. Все эскимосы добывали огонь только трением; питались или сырым мясом (оленя, тюленя, рыбы), или слегка подогретым на огне.

Однако их навыки, их уменье приспособляться к труднейшим условиям существования в полярных странах, искусство, с каким они занимаются промыслом, строят свои снежные дома, каяки, шьют одежды, украшая их замысловатыми рисунками, их замечательное чутье, которым они руководствуются при странствованиях по ледяным пустыням в зимней темноте или в густом тумане летом, их ласковое обращение с детьми, наконец, их первобытная честность, – пленяли и восхищали Амундсена.

Правда, в рассказах Амундсена об эскимосах, о жизни среди них, об общении с ними всегда чувствуется нотка некоторого высокомерия, свойственного буржуазному европейцу. По представлениям эскимоса в белом человеке есть что-то необыкновенное. Его смертоносное оружие, уменье добывать себе мгновенно свет и тепло, богатое снаряжение, разнообразная пища, волшебные самодвижущиеся корабли внушают невежественному дикарю суеверный ужас. И, не считая себя «существом высшим», «властелином» всякого цветного человека, Амундсен все же поддерживает я эскимосах их суеверный ужас перед белым человеком и обращает его в средство своей защиты. Амундсен часто говорит об эскимосах, как о неразумных и не подающих надежд стать когда-нибудь сознательными существах. Видя их недостатки – телесные или моральные – Амундсен не может удержаться от снисходительной улыбки. Когда он не понимает их побуждений, их поступков, их «диких», «нецивилизованных» манер, он подшучивает над ними. Он не очень уважает и их чувство человеческого достоинства. Рассказывая об одной санной поездке, Амундсен говорит, правда, посмеиваясь: «Как человек цивилизованный, я впряг своих гостей (пришедших на „Йоа“) в сани».

В то же время он посещает их жилища, живет с ними и у них, делит с ними пищу, пользуется их помощью в борьбе с препятствиями и затруднениями. В своих отношениях с эскимосами Амундсен строг и требователен, но старается быть справедливым. Строгость, по его мнению, нужна, ибо эскимосы – дети. Сами они «не понимают», что можно делать, чего нельзя.

Поэтому Амундсен закладывает неопасный для жизни фугас около склада с провиантом, чтобы эскимосы чего-нибудь не стащили, или устраивает бег взапуски при разделе негодного экспедиционного имущества – кто раньше добежит, тот и получит больше. В то же время он запрещает своим спутникам вступать в связь с эскимосскими женщинами, следит за тем, чтобы никто не обижал их. Большего, право, нельзя ждать от буржуазного европейца!

Разумеется, охраной эскимосской морали, как таковой, Амундсен не интересуется, как не особенно критикует и обычай эскимосов предлагать своих жен кому угодно за любой пустяк, за ржавый гвоздь. Он защищает эскимосских женщин только для того, чтобы эскимосы уважали в белом существе нечто необыкновенное, лишенное человеческих страстей. Только тогда и можно раз'езжать повсюду безопасно.

При меновой торговле с эскимосами Амундсен, как и всякий цивилизованный европеец, бесцеремонно надувает эскимосов, наделяя их пустяками в обмен на драгоценный пушной товар, отличную меховую одежду, прекрасные орудия лова, крупное количество первоклассной пищи. Нередко он выражает по этому поводу искреннее огорчение, но ищет оправдания в том, что ценность вещи определяется законами спроса и предложения– простая швейная игла для эскимоса дороже полной меховой одежды или шкуры белого медведя, а нож является неслыханным богатством.

Вообще же Амундсен, подобно Нансену, считает, что цивилизация (в буржуазном значении этого слова) для эскимосов гибельна и что от общения с белыми эскимос только теряет, хотя он и заводит себе дома, керосиновые печи, магазинные винтовки, моторные лодки (как, например, на Аляске).

Мое лучшее пожелание нашим друзьям-эскимосам, – пишет он, – чтобы цивилизация никогда не коснулась их… Эскимосы, живущие вдали от цивилизации, несравненно счастливее, здоровее, честнее и довольнее.

Нансен, описывая жизнь и быт эскимосов, критикует европейские методы приобщения их к цивилизации, иногда резко нападает на европейского культуртрегера и бичует его. Амундсен же ограничивается только констатированием факта.

Благодаря постоянной работе, санным поездкам, занятию охотой, прошел незаметно целый год. Саморегистрирующие инструменты в вариационном павильоне со 2 ноября 1903 года находились в непрерывном действии. Ежедневно в 12 часов магнитолог Вик менял ленту в приборе. Зимой это была тяжелая задача – температура падала иногда до —60°Ц, и наблюдателю

приходилось прокладывать себе дорогу в пургу по снежным сугробам. Метеорологические наблюдения производились дважды в сутки – этим делом занимался Ристведт. Кроме того, записи велись и самопишущими приборами.

Лейтенант Хансен исполнял обязанности астронома, картографа, фотографа, геолога, геодезиста. Особого павильона для наблюдения тех или иных астрономических моментов у экспедиции не было, и Хансен устраивался со своими инструментами где-нибудь за снежной стеной. При таких условиях астрономические наблюдения зимой требовали от человека жертвенного подвига!

Лунд и Хельмер Хансен исполняли всевозможные работы и поручения, каждый по своей специальности. Лунд особо занимался водоснабжением—в зимнюю пору задача очень нелегкая, – а попечению Хансена были вверены собаки.

Линдстрем– главный провиантмейстер – кормил всю команду, а также собирал зоологические (летом и ботанические) коллекции по заданию университета в Кристиании. Обязанности кока в полярной экспедиции– дело ответственное и нелегкое. Линдстрем с честью нес их целых три года, всегда сохраняя прекрасное настроение духа.

Сам Амундсен, кроме разной повседневной работы, занимался и научными наблюдениями, а с наступлением весны предпринял ряд санных поездок вдоль берегов Боотии-Феликс по направлению к Северному магнитному полюсу, от которого гавань «Йоа» отстояла миль на девяносто. Была исследована местность как около старого, так и нового магнитных полюсов.

Все участники экспедиции в свободное от обязательных работ время учились у эскимосов строить снежные хижины – «иглу», вносили всевозможные улучшения в различные предметы полярного снаряжения, постоянно проверяя на деле их качество и пригодность. Сани, палатки, одежда, спальные мешки, собачья сбруя, керосинки, – все подвергалось обсуждению и испытанию. Как будто бы хорошо, а нельзя ли сделать еще лучше?

Какой-нибудь, на первый взгляд, пустяк – то или иное устройство двери в палатке, в действительности серьезнейшая вещь, – служил темой продолжительных споров и разговоров, пока, наконец, не «запатентовывалось» изобретение кого-нибудь из участников экспедиции. Во время полярных походов не существует никаких пустяков, нужно вечно быть начеку. Всякая неосмотрительность, каждая самая ничтожная ошибка, каждый промах караются там смертью!..

Вот почему Амундсен и при посещении эскимосских стоянок, и при своих санных поездках, и на охоте ко всему приглядывался,

все изучал, все рассматривал. Какая упаковка лучше всего переносит перевозку снаряжения по торосистому льду? Какого рода ремни или веревки меньше всего соблазняют голодных собак? Какие лыжи наиболее пригодны для путешествий по ледяному насту? Какое дерево менее хрупко на трескучем морозе? В какой обуви легче предохранить ноги от ранения при ходьбе по неровному промерзшему снегу?

Лето 1904 года было довольно холодное, и лед в бухте, где стояла «Йоа», не вскрылся. Делать нечего, приходилось оставаться на вторую зимовку. Амундсен надеялся, что будущий год принесет более благоприятные условия. А пока можно будет продолжать и развивать свою научную работу.

Вторая зима прошла тоже вполне благополучно. Научные наблюдения производились по прежней программе. Опыт пережитой зимовки открыл возможность ввести на «Йоа» некоторые улучшения. Значительно изменили и улучшили также и астрономическую обсерваторию.

Участники экспедиции работали дружно и бодро, а работы всегда был непочатый край. То одно, то другое дело ожидало своей очереди. Амундсен внимательно следил за тем, чтобы каждый был целиком загружен работой. Праздность в полярной экспедиции, да еще во время зимовок, когда настроение легко падает и человек быстро поддается унынию и апатии, с которыми приходят болезни, действует деморализующе. Вот почему Амундсен никогда не брал в свои экспедиции много народу: несколько человек всегда можно занять какой-нибудь работой, но обеспечить на зимовке постоянной работой большое количество людей – вещь совершенно невозможная.

Настал 1905 год. Скоро начал замечаться перелом зимы и появились все признаки того, что весна уже близка. Значительно более высокая температура, наблюдавшаяся во вторую зимовку, предвещала хорошее лето, а это давало надежду на вскрытие льдов. Зимние исследовательские работы были окончены, и место стоянки «Йоа» опоясалось цепью «магнитных станций». В начале апреля Амундсен отправил небольшую санную экспедицию на запад к Земле Виктории. Оставшаяся группа занялась подготовкой к ликвидации зимовки, заготовляла провизию, охотясь на оленей и куропаток. Часть провианта– тюленину, рыбу – выменивали у эскимосов.

Первого июня после девятнадцатимесячной непрерывной работы были остановлены саморегистрирующие инструменты. Затем были разобраны постройки на берегу, и строительный материал перевезен на «Йоа». К концу июня начала вскрываться прибрежная полынья, а через месяц вся бухта была уже чиста от

льда. К этому времени участники экспедиции закончили все подготовительные работы. Имущество и снаряжение, коллекции и материалы двухлетних научных наблюдений были погружены на судно. «Йоа» могла в любой момент двинуться в путь. На берегу до последней минуты оставались лишь метеорологические инструменты. Амундсен ждал только вскрытия льдов в проливе к западу от места зимовки «Йоа».

В три часа утра 13 августа «Йоа» снялась с якоря и под приветственные крики эскимосов вышла из гавани в море. Часть предстоявшего экспедиции пути была еще неизведанной областью – здесь до «Йоа» не плавало еще ни одного корабля. Поэтому Амундсен принимал меры особой предосторожности, чтобы с «Йоа» опять не произошло какого-нибудь несчастья. Между тем условия плавания были очень тяжелыми: непроницаемый туман, постоянно меняющийся ветер, полная неуверенность в показаниях компаса (из-за близости магнитного полюса). Приходилось полагаться только на непрерывные промеры глубин лотом.

Даже и дальше, к западу, когда «Йоа» очутилась уже в тех водах, где до нее побывали другие экспедиции, дошедшие сюда со стороны Берингова пролива, Амундсен продолжал продвигаться вперед очень осмотрительно и осторожно. Со времени отплытия «Йоа» с места ее зимовок он нервничал. Его не покидала мысль о том, что каждую минуту экспедицию может постигнуть непоправимое несчастье. До сих пор плавание «Йоа» развивалось благополучно, но сейчас, во время этого опасного плавания сперва вовсе незнакомым, а потом мало исследованным фарватером, каждый неверный поворот руля мог повлечь за собой гибель судна, может быть, даже со всей его командой.

Амундсен сознавал свою тяжелую ответственность за все – за жизнь людей, за выполнение взятой на себя задачи. Он осторожен, он бдителен, он внимателен ко всякой мелочи, но кто знает, что несет с собой следующая минута?

Эти мысли отгоняли от него сон, лишали аппетита. К тому же изнурительные восемнадцатичасовые вахты, которые отбывали на этом труднейшем участке пути все участники экспедиции, мало способствовали душевному спокойствию капитана.

Так прошло две недели. Промеряя беспрестанно глубины лотом, пробуя то здесь, то там, иной раз буквально проползая над отмелью, «Йоа» медленно продвигалась все дальше и дальше на запад.

Утром 26 августа лейтенант Хансен кубарем скатился по трапу в каюту к Амундсену.

– На горизонте корабль!

Крикнув это, он сейчас же стремительно выскочил из каюты.

Амундсен понял, что значат эти слова! Северо-западный проход был пройден. «Йоа» встретилась с судном, вошедшим в эти воды со стороны Берингова пролива: цепь сомкнулась!

Торопливо накинул на себя Амундсен одежду, натянул сапоги. Одеваясь, он отыскал глазами портрет Нансена, висевший на переборке, и весело кивнул ему головой. Вот друг, который оценит все труды, старания и заботы, приведшие к победе!

Минувшие две недели мучительных раздумий, тяжелых забот, бессонных ночей наложили на Амундсена сильный отпечаток. Он рассказывает, что в те дни при первой встрече с ним ему давали от шестидесяти до семидесяти пяти лет. А ему было тогда только тридцать три года!

Получив от капитана встреченного «Йоа» судна, которое оказалось американским китобоем, сведения об условиях дальнейшего плавания, Амундсен, не задерживаясь, пошел на запад, чтобы закончить экспедицию еще в том Же году. Однако вскоре же, дойдя лишь до Кингс-Пойнта, на северном берегу Канады, «Йоа» была задержана непроходимыми льдами и вынуждена была здесь зазимовать. Эта зимовка, по счету третья, началась уже 9 сентября.

Недалеко от места стоянки «Йоа» замерзло во льдах и зазимовало около десятка китобойных судов.

Кроме того, сюда нередко наезжали эскимосы. Поэтому пожаловаться на отсутствие общества зимовщики не могли. Первое время соседи-американцы не очень-то благоволили к норвежцам, боясь, что они окажутся лишними «голодными ртами». Но Амундсен так старательно обеспечил свою экспедицию провиантом, так заботливо пополнял свои запасы в течение зимовок, что в результате не американцы помогали ему, а он американцам.

Вынужденную зимовку решено было использовать для продолжения научных наблюдений. Вскоре на берегу уже стояли метеорологическая будка и «обсерватория» для магнитных вариационных инструментов. В начале октября наблюдатели приступили к работе.

Амундсена очень волновала невозможность дать знать в Норвегию о ходе экспедиции и о состоянии здоровья ее участников. Поэтому его страшно обрадовала весть, что капитаны зазимовавших китобойных судов намереваются сообща нанять кого-нибудь из эскимосов и послать с ними почту в форт Юкон, ближайший населенный пункт на Аляске. От места зимовки «Йоа» до форта Юкон было несколько сот километров. Рассчитав, что если послать свои депеши с этой почтой, то ответ на них будет

получен в лучшем случае только в мае, Амундсен решил для ускорения дела с'ездить или, вернее, «сбегать» с почтой сам. Сказано—сделано! 24 октября он уже был в пути и направлялся на юг с двумя эскимосами (мужем и женой) и одним из американских капитанов, который ехал на санях. Через месяц они прибыли в форт Юкон, но к полному разочарованию Амундсена телеграфной станции там не оказалось. Ближайший телеграф был в Игл-Сити, еще на 200 миль к югу.

Что же делать? Целью похода Амундсена была отсылка телеграмм, – он и пошел на телеграф!

На этот раз их было трое: индеец-проводник и Амундсен с капитаном. 5 декабря при морозе в 50°Ц путешественники прибыли в Игл-Сити, и Амундсен немедленно отослал в Европу свои телеграммы… прибегнув к кредиту, любезно предложенному ему начальником военного телеграфа.

Пробыв в Игл-Сити два месяца, чтобы дождаться писем в ответ на свои телеграммы, Амундсен 3 февраля 1906 года двинулся в обратный путь на север и 12 марта был уже на «Йоа», доставив товарищам письма и газеты.

Такой пятимесячной прогулке – три месяца из нее были проведены в пути, причем Амундсен бежал впереди саней на лыжах, – он, повидимому, не придавал особого значения. В описаниях своих путешествий Амундсен отводит ей всего несколько страниц. Обратную дорогу из Игл-Сити к месту зимовки «Йоа» он вообще называет «чистым удовольствием».

Да и действительно, что говорить об этой «прогулке на телеграф», протекавшей в общем в довольно сносных условиях (хотя капитан, начальник этого похода, держал Амундсена впроголодь), если в 1922 году, уже на шестом десятке своей жизни, Амундсен покрыл в десять дней 750 километров пути от «Модхейма»[5] в Уэнрайте (на Аляске) до залива Коцебу в сопровождении одного только спутника-эскимоса. Лишь часть пути можно было ехать на санях – они были очень сильно нагружены, – и почти всю дорогу Амундсен бежал на лыжах, иногда с трех часов утра до десяти вечера!

Вскоре после возвращения Амундсена на «Йоа» умер, повидимому, от воспаления легких самый младший из участников экспедиции – магнитолог и второй машинист Густав Юль Вик.

С невыразимой грустью и болью рассказывает Амундсен о смерти своего верного сотоварища…

Тридцатого июня все научные наблюдения на месте зимовки экспедиции были закончены, и инструменты взяты на борт судна. В самом начале июля «Йоа» выбралась из льдов и в течение

нескольких недель отстаивалась у берегов острова Гершеля, уклоняясь от главных масс пловучего льда, дрейфовавшего то в одну, то в другую сторону. Лишь через месяц Амундсену удалось вывести судно на чистую воду. Дальнейшее плавание протекало почти без всяких осложнений, и после кратковременной, но тяжелой борьбы со льдом «Йоа» пробилась к мысу Барроу – северо-западной оконечности Северной Америки. В двадцатых числах августа судно обогнуло его. Отсюда экспедиция без труда достигла Берингова пролива и вошла в него, направляясь на юг вдоль берега Аляски. 30 августа «Йоа» прибыла в город Ном, приветствуемая всем его населением, а в октябре достигла конечного пункта своего плавания – Сан-Франциско, где и осталась навсегда.

Амундсен подарил свой славный корабль городу, и с тех пор «Йоа» стоит там в парке как музейный экспонат.

Судьба научных материалов, собранных экспедицией «Йоа», довольно плачевна. Для их обработки понадобилась громадная работа, в особенности в части наблюдений, относящихся к изучению явлений земного магнетизма. Эта работа давно уже закончена, но результаты ее до сих пор не опубликованы, хотя со времени плавания «Йоа» прошло свыше тридцати лет! – Опубликование задерживается недостатком денежных средств, – меланхолично замечает один норвежский биограф Амундсена.

Даже написанная Амундсеном книга об экспедиции не могла появиться в свет в том виде, в каком ее задумал автор. Тот же недостаток средств заставил обкромсать рукопись, и вместо двух томов был напечатан только один. Зато норвежские музеи охотно приняли в дар от Амундсена его огромнейшие и богатейшие этнографические коллекции! И таким образом, важнейшие и ценнейшие научные материалы, ради которых и было предпринято все путешествие, продолжают лежать втуне, хотя они, по отзывам специалистов, «единственные», «впервые произведенные» и т. д. и т. п. Такова печальная участь научно-исследовательских экспедиций в капиталистических странах!

Вести о благополучном окончании трехлетнего плавания Амундсена норвежские газеты уделили не слишком много внимания, ограничившись в большинстве случаев простым сообщением, чуть ли не в хронике:

«„Йоа“ прошла северо-западным проходом».

НОВЫЕ ЗАМЫСЛЫ

Остаток 1906 года и 1907 год Амундсен провел в раз'ездах по Америке и Европе с докладами о своей экспедиции и заработал достаточно денег, чтобы, вернувшись в Норвегию, расплатиться со всеми своими кредиторами. Дальнейшая судьба привезенных им обширных научно-исследовательских материалов его не интересовала. Как уже упоминалось, Амундсен не был ученым. Он мог серьезно заняться изучением той или иной дисциплины, знание которой было ему необходимо для его дальнейшей практической деятельности, но его невозможно было привлечь к обработке вывезенных им материалов или же побудить к продолжению работы в той же области. Кабинетная научно-исследовательская работа не только не привлекала его, но была чужда его кипучей, живой натуре, утомляла его. Само действие, осуществление задуманного, – вот в чем Амундсен видел смысл жизни!

И Амундсен ищет новых целей.

Годы, проведенные им среди эскимосов в ледяных пустынях американского севера, были переломными в истории Норвегии. Маленькая страна, с древнейших времен бывшая самостоятельным государством или совокупностью самостоятельных государств, в течение четырех веков, до 1814 года, принадлежала Дании и управлялась датскими королями. В эпоху борьбы с Наполеоном различные коалиции и союзы европейских держав в своих выгодах втягивали Данию в те или иные политические комбинации. После того как Дания присоединилась к Франции, разорвав долголетние дружеские связи с Англией и со Швецией, Норвегия была обещана союзниками Швеции взамен Финляндии, отошедшей в 1809 году к России. Когда Наполеон был разбит под Лейпцигом в 1814 году, шведские войска под начальством бывшего наполеоновского маршала Бернадотта вторглись в пределы Дании; в результате Норвегия отошла к Швеции на правах самостоятельного государства, связанного со Швецией только личной унией, т. е. общим королем.

Такое положение длилось почти сто лет. За это время в Норвегии выросла и развилась своя буржуазия, окреп торгово-промышленный класс, народилась крупная промышленность, появился большой коммерческий флот, который вскоре превратился в «мирового извозчика»: сама природа – географическое положение страны и ее климат– создавала крепкие кадры испытанных моряков. Собственных грузов в

Норвегии нехватало, но норвежские пароходы бороздили воды всех морей и океанов с чужими грузами.

Возникли и пышно расцвели такие отрасли промышленности, как лесная (производство пиленого и струганого леса) и ее детище – бумажно-целлулозная, превратившаяся в поставщицу почти всего мира. Делали большие успехи и судостроительная, и железоделательная промышленность.

Норвежский капитал становился на собственные ноги, а привозным—иностранным—капиталам делалось душно в стране, которую ее союзница сильно прижимала в коммерческих делах. Все это привело к довольно острому конфликту между Швецией и Норвегией, едва не окончившемуся войной. Впрочем, норвежское население, избалованное многолетним мирным периодом, которым наслаждалась страна, с тех пор так и называет «войной» те отношения, которые сложились между обеими странами летом 1905 года, когда шведские и норвежские войска были стянуты к границе.

Покинув Норвегию, когда она была еще связана унией со Швецией и не имела даже консульских представителей за границей, Амундсен вернулся в новое молодое государство, независимое от Швеции, со своим собственным королем. Крупной буржуазии удалось сломить республиканские тенденции и добиться монархического образа правления.

Легко себе представить настроения и чувства молодого исследователя, вернувшегося на родину победителем. Ведь им была разрешена загадка, волновавшая человечество четыре века! Теперь Амундсен был заслуженным полярным путешественником, выдвинувшимся в первые ряды мировых исследователей Арктики. Так блестяще начатая им деятельность сулила впереди новые достижения, новые успехи. Цель, смутно намечавшаяся еще в юношеские годы, затем серьезно избранная зрелым человеком, наконец, достигнута. Останавливаться на этом пути нельзя, надо итти все вперед и вперед… Но что же выбрать такое, что могло бы возвысить молодое государство, носителя древних традиций и славных преданий? Всю свою жизнь Амундсен был ревностным патриотом, хотя и буржуазного толка. Куда же понести ему теперь новый норвежский флаг, которого еще не видели полярные страны?

Естественно, что все мысли Амундсена обратились к Северному полюсу. Нансен в 1895 году дошел до 86° 14. Спустя несколько лет его опередил на этом пути итальянец Каньи, достигший 86° 34. Вот цель, достойная норвежского полярного исследователя!

Нужно заметить, что мысль о продолжении работы, начатой

за несколько лет перед тем в Антарктике, занимала Амундсена раньше, чем у него возникли планы об организации экспедиции к Северному полюсу. Но это было тогда, когда он не знал, что Норвегия стала самостоятельной. Теперь же надо было скорее удивить Европу и Америку и браться за работу в таких областях, которые расположены сравнительно близко, находятся тут под рукой, в каких-нибудь двух тысячах километров от северных берегов Европы. И Амундсен энергично принялся за подготовку к экспедиции на Северный полюс.

Прежде всего надо было как-то заинтересовать широкие общественные круги – ведь только от них приходилось ожидать поступления крупных денежных средств, которых требовала подобная экспедиция. В самом деле, у многих мог вполне естественно возникнуть вопрос: а зачем, собственно говоря, открывать Северный полюс? Кому и какую это принесет пользу?

Плавания северо-восточным и северо-западным морским путем оправдывались тем, что при организации их исходили из попыток найти кратчайшие пути в Индию. Позднее они были связаны с продолжением работ по описанию и нанесению на карты северных берегов Европы, Азии и Америки.

Затем изучение северо-западного пути оживилось в связи с гибелью Франклина и его спутников и с посылкой в эти воды нескольких десятков спасательных экспедиций. Северо-восточный же путь долго оставался без внимания со стороны полярного исследования, пока им не заинтересовались русские торгово-промышленные круги, увидевшие в решении этой проблемы средство оживить Сибирь. В результате произошла известная экспедиция Норденшельда на «Веге», которой предшествовал ряд плаваний его же в устье реки Енисея северным морским путем.

Стремление исследователей к Северному полюсу стало проявляться сравнительно недавно – лишь в начале XIX века. До этого времени, пожалуй, нельзя зарегистрировать ни одной полярной экспедиции, преследовавшей только такую цель. Даже в XIX веке мы почти не находим экспедиций, главным заданием которых было бы достижение Северного полюса. Такие экспедиции возникают в самом конце века и в первое десятилетие нашего столетия. Движущей их причиной чаще всего является желание прославить свою страну или же поставить рекорд, обогнать кого-нибудь из своих соперников, преследующих ту же цель. Большую роль играет также жажда приключений, которая иногда толкает отважных исследователей на многое, заставляет их совершать героические поступки, несмотря на то, что некоторые из таких исследователей являются в сущности просто авантюристами.

Стоит привести взгляд самого Амундсена на роль «жажды приключений».

«Я не хочу говорить ничего плохого о жажде приключений, – пишет он. – Это вполне естественное стремление к волнующим переживаниям, заложенное в каждом здоровом человеке. Несомненно, оно унаследовано от наших далеких предков, борьба которых за существование была связана с неуверенностью в результатах охоты, опасными схватками с дикими зверями и страхом перед неведомым. Для них жизнь была одним сплошным „приключением“, и увлекательное ощущение, испытываемое нами при воскрешении их образа жизни, есть нормальное возбуждение, даваемое здоровыми нервами… Наши предки ежедневно рисковали жизнью, чтобы получить то, чем они должны были жить. Когда мы „флиртуем со смертью“, мы возвращаемся обратно к нервной радости первобытного человека, которая защищала и поддерживала его в повседневной борьбе.

Напротив, для исследователя приключение есть только маложелательный перерыв в его серьезной работе. Он ищет не душевных волнений, а знания неведомого. Часто его поиски бывают „бегом на перегонки с голодной смертью“. Для него приключение– лишь последствие дурной проработки плана, из-за чего потом он и подвергается всяким испытаниям. Или же это несчастливое подтверждение того факта, что никто из людей не может охватить всех будущих возможностей. У всех исследователей бывают „приключенческие“ переживания. Исследователь испытывает, как следствие их, разные душевные потрясения и с удовольствием вспоминает о них. Но он никогда за ними не гоняется. И поэтому исследование – чрезвычайно серьезная работа.

Не все „потенциальные“ исследователи признают справедливость этих слов. В результате многие из них преждевременно сходят в могилу, и многие надежды разлетаются как дым». («Mitt liv som polarforsker». стр. 218–219).

Из-за того, что некоторыми полярными экспедициями руководили авантюристы, широкие общественные круги стали смотреть, по мнению Амундсена, на полярные путешествия как на погоню за славой, за сенсацией, в поисках новых—иногда просто сумасшедших рекордов. Серьезным экспедициям наносился этим непоправимый вред. Из-за распространенности таких взглядов на арктические (или антарктические) путешествия, настоящим исследователям бывало чрезвычайно трудно собрать необходимые средства на осуществление своих планов или хотя бы втолковать обществу, какие серьезнейшие научные результаты могут дать их экспедиции. Действительно, кто, кроме узкого

круга специалистов, понимает все значение научных материалов по океанографии, метеорологии, климатологии, аэрологии полярных областей?

Итак многие задавались и задаются вполне естественным в их устах вопросом: для чего нужно достижение Северного полюса и исследование примыкающей к нему области?

В конце апреля 1907 года, незадолго до возвращения Амундсена в Норвегию, Ф. Нансен выступил в Лондоне в Географическом обществе с докладом о ближайших целях полярного исследования. Он указал, что главнейшей задачей при изучении Арктики должно быть основательное научное обследование Северного Ледовитого океана как с точки зрения географии, так и геофизики. Для этого надо послать новую экспедицию «Фрама» через неизвестную область этого океана, но севернее пути, пройденного «Фрамом» раньше, и от исходного пункта, лежащего дальше на восток. Изучение океанографии этой области, а также метеорологических, климатических и магнетических условий ее даст многое для уяснения механики и физики атмосферы и океана и поможет лучшему знакомству с явлениями, обусловливающими состояние погоды почти во всем северном полушарии и, во всяком случае, в умеренном его поясе. С этим связаны в первую очередь вопросы о предсказаниях погоды на долгий срок, ледовые прогнозы и т. п.

Амундсену оставалось только подхватить этот план, что он и сделал. Ведь Нансен не собирался сам организовать экспедицию! Он только указывал вехи для нее. После совещания с Нансеном Амундсен, получив согласие своего великого друга, выступил в ноябре 1908 года на заседании Норвежского Географического общества с большим планом семилетнего дрейфа на «Фраме» во льдах полярного бассейна, начиная с какого-нибудь пункта к северу от Аляски.

План Амундсена был поддержан всеми крупнейшими норвежскими специалистами, и в первую очередь Нансеном. В общественных кругах усердно насаждался лозунг: «Перед норвежским полярным исследованием достойная задача – продолжать национальную традицию наших предков, исследователей Норвежского моря и Ледовитого океана!»

Интерес к плану Амундсена был велик, хотя сам Амундсен пока не указывал, что главнейшей целью его экспедиции является достижение Северного полюса – позднее он сам признался в этом, – и все в Норвегии делали вид, что верят в научную сторону предприятия. Денежные средства притекали со всех сторон. Норвежский парламент – стуртинг – ассигновал Амундсену значительную сумму, отдельные лица и учреждения щедрой

рукой отпускали Амундсену деньги. На этот раз финансовая сторона предприятия не тревожила его! Денег будет сколько угодно. В экспедиции заинтересованы все: и ученые, и политики, и народившиеся в Норвегии крупные промышленники– все снаряжение экспедиции будет норвежским, – и средний весьма патриотически настроенный класс. Еще бы! После выигранной «войны»!

Амундсен предполагал использовать для экспедиции старый нансеновский, еще прекрасно сохранившийся «Фрам», отремонтировать его и выйти на нем в плавание на юг. Спуститься по Атлантическому океану до берегов Южной Америки, обогнуть мыс Горн, выйти в Тихий океан, пересечь его на всем протяжении, подняться на север до Берингова пролива и войти во льды как можно дальше к северу или северо-востоку, лучше всего у мыса Барроу. А затем итти на запад вместе с ледовым дрейфом по воле ветров и течений. Быть может «Фрам» пронесет течением через Северный полюс. Быть может, экспедиция пройдет вблизи него, и тогда санная партия предпримет поход к самому полюсу.

Все приготовления к плаванию были уже закончены, «Фрам» был почти готов к отплытию. Вдруг произошло совершенно неожиданное событие, которое, разумеется, нисколько не снижало научного смысла амундсеновского предприятия, но не только задевало, а просто «убивало» его спортивную роль.

Осенью 1909 года в Европе была получена телеграмма, что знаменитый американский полярный исследователь Роберт Пири, в течение двадцати трех лет ведший борьбу с полярными льдами, восемнадцать раз зимовавший в Арктике, предпринимавший несколько атак на Северный полюс и все ближе и ближе продвигавшийся к нему, наконец-то, вышел победителем из труднейшей схватки с силами природы. 6 апреля 1909 года им поднят на Северном полюсе американский флаг!

Едва в Норвегии была получена эта телеграмма, как интерес к новому плану Амундсена разом остыл.

Как ни твердили все, что это – серьезная экспедиция, не гоняющаяся за сенсациями, не преследующая ни рекламных, ни рекордсменских целей, как ни уверял раньше сам Амундсен, что для него выше всего наука, однако разочарование было полным. «Третья» экспедиция «Фрама»[6] сразу утратила свой смысл, лишилась своего «драматического момента», как говорить об этом норвежский географ О. Скаттум.

Однако затраты были сделаны, все было готово – остановить, отменить экспедицию было нельзя. Седьмого июня 1910 года Амундсен покинул Кристианию, делая вид, что его чрезвычайно

интересуют научные задачи, не разрешенные стремительным походом Р. Пири. «Фрам» вышел в плавание недоснабженным. Экономическое положение Амундсена было, как обычно, очень плохим. Но Амундсен уже составил и тщательно разработал в тиши своего кабинета новый план, поразительно смелый и решительный. Он сам сознается, что телеграмма об открытии полюса Пири была для него тяжелым ударом. Зная Пири, он не сомневался в том, что его американский предшественник действительно побывал на Северном полюсе. Ни разу не вмешавшись в конфликт Пири—Кук, ни разу не сочтя для себя возможным высказать какое-нибудь определенное мнение по этому вопросу (конечно, щадя Кука, с которым он был связан искренней дружбой), Амундсен говорил:

– Свершенное в полярных странах нужно читать в свете прежней жизни исследователя!

И он не сомневался в том, что Пири не вводит в заблуждение всего мира.

Экспедицию «Фрама» надо было как-то спасать. В своих воспоминаниях Амундсен совершенно откровенно заявляет, что ему для «поддержания чести своего имени как исследователя, нужно было как можно скорее одержать ту или иную сенсационную победу». На мгновение Амундсен становится здесь вполне искренним перед самим собой. Правда, будут еще разговоры о каких-то «серьезных» и «важных» задачах. Публике всего мира надо пустить пыль в глаза, и тут Амундсен не колеблется. Он знает: иначе ему денег не собрать! Повторится старая история «Йоа», придется второй раз удирать ночью из Кристиании!

Вот почему Амундсен решается на отчаянный шаг. Он заявляет официально, что, по его мнению, одних научных задач в предстоящую экспедицию вполне достаточно, чтобы не отказываться от намеченного им плана.

«Фрам» уходит в плавание «к Северному полюсу», но в кармане начальника экспедиции лежит уже новый план. Амундсен замыслил черную измену по отношению ко всем своим кредиторам и доверителям: «Фрам» не пойдет к Северному полюсу, он направится к полюсу Южному! Если экспедицию постигнет неудача, ну, что-ж, общество не простит обмана Амундсену, но тогда это будет ему безразлично! Если же Амундсен выйдет победителем, все его вины будут забыты, а кредиторы не потеряют своих денег!

К чести Амундсена надо сказать, что он принял это решение не без колебаний, и оно испортило ему немало крови. Держа в полном секрете изменение своего плана, Амундсен взял на борт

гренландских собак и погрузил в трюм разборный зимовочный дом, стоявший перед отплытием «Фрама» в саду усадьбы Амундсена на берегу Буннефьорда, одной из ветвей Кристиания-фьорда. Оба эти обстоятельства обращали на себя внимание любопытных, и многие пытливые умы задавали себе вопрос, зачем Амундсен тащит с собой в такое далекое плавание собак и везет на «Фраме» разборный дом? Собак он может раздобыть и на Чукотке или где-нибудь в Номе на Аляске, а дом ему вообще не нужен, раз экспедиция будет плыть на «Фраме» по воле дрейфующих льдов?

Любопытные недоуменно покачивали головами, но дальше этого их подозрения не шли. Амундсен сообщил об изменении плана экспедиции лишь одному из своих братьев, выезжавшему навстречу «Фраму» на остров Мадейру, да еще капитану судна.

Легко представить себе изумление немногочисленной команды «Фрама», когда, прибыв на остров Мадейру, Амундсен вызвал всех наверх и сообщил, что «Фрам» идет не к Северному полюсу, а к Южному! Начальник предложил всем свободно высказаться: недовольные изменением плана, могут сейчас же вернуться в Европу. Команда единодушно пожелала следовать за Амундсеном. В составе ее был и один русский: Александр Кучин, позднее капитан судна «Геркулес», погибшего со всей командой в 1912 году у берегов Таймырского полуострова, во время экспедиции геолога В. А. Русанова при попытке пройти от Шпицбергена до Владивостока северо-восточным морским путем.

Было еще одно обстоятельство, несколько смущавшее Амундсена. Переменить фронт, перестроиться в самый кратчайший срок, обратиться лицом к югу вместо севера—было делом простым. Ведь он не был всецело поглощен одной определенной научной задачей, а действовать привык с быстротой и решительностью, – к этому его приучило опасное плавание «Йоа» по неизвестному фарватеру. Нареканий со стороны жертвователей и кредиторов он не боялся – он был уверен, что осуществление его нового плана «восстановит соотношение вещей, оправдает уже произведенные большие затраты на экспедицию и не сведет на смарку оказанной ей крупной денежной помощи».

Но существовала еще одна категория людей, интересы которой новый план Амундсена мог в сильнейшей степени задеть. Это были участники других антарктических экспедиций, только намечавшихся или уже работавших. Они являлись конкурентами Амундсена. Самым опасным из них был англичанин Роберт Скотт, проведший в Антарктике большую научно-исследовательскую работу.

Конечно, никаких преимущественных прав на открытие Северного или Южного полюса ни за каким государством не закреплено, да и не может быть закреплено. Если даже основываться на так называемом «принципе секторов», когда считается, что весь арктический или антарктический сектор, заключающийся между крайними меридианами на западе и на востоке, проходящими у границ данного государства, принадлежит именно этому государству, то и в этом случае Северный или Южный полюсы будут принадлежать многим. Ведь у полюсов сходятся все земные меридианы, а, значит, и границы всех северных или южных государств. Но едва ли даже самый строгий и последовательный сторонник «принципа секторов» предоставит право на открытие и исследование Северного полюса и его области только СССР, Соединенным Штатам Америки, Канаде, Дании, Норвегии и Финляндии, а право на открытие и исследование области Южного полюса – только Англии и Аргентине. Конечно, исследованием полюсов земли может заниматься кто угодно! Моря и океаны считаются свободными для плавания судов всех наций, вне определенной полосы так называемых территориальных вод.

Однако существует нечто вроде «исследовательской этики». Организатор какой-нибудь экспедиции, отправляющейся для изучения неведомых или малоизвестных стран, обычно выступает предварительно с докладами, сообщениями, излагает свои планы в ученых обществах и т. д. Он не обязан делать этого, но «так делается», главным образом, для возбуждения интереса в широких общественных кругах, для «подогревания» уже возбужденного интереса, для облегчения финансовой стороны дела. Никто никогда не мешал никому организовывать одновременно какие-либо экспедиции или проводить их в одной и той же области. Так, в эпоху «после-франклиновских» экспедиций всякое сотрудничество с английским правительством, посылавшим одну за другой экспедиции в американский сектор Арктики, всеми только приветствовалось.

Да и по существу говоря, какое может быть соперничество, какая может быть конкуренция там, где преследуются высокие научные цели, имеющие значение для всего человечества? Если мало-помалу в умы людей стала проникать мысль о том, что исследование полярных областей является огромной научной задачей мирового значения, то не все ли равно, чьи именно экспедиции будут там работать? Лишь бы их было больше и они были лучше организованы…

Но соперничество существовало, конкуренция подхлестывала исследователей; поэтому позднее, когда Амундсен побывал на

Южном полюсе и благополучно вернулся со всеми спутниками на свою зимовочную базу, а Скотт и все его спутники на обратном пути с полюса замерзли, стали раздаваться голоса, обвинявшие Амундсена в нарушении «законов исследовательской этики». Амундсен, мол, «загнал» недостаточно тренированных англичан, заставив их итти через силу, поэтому-то они и погибли!

При внимательном изучении описаний походов к Южному полюсу санной партии Амундсена и санной партии Скотта, нельзя найти даже малейших намеков на какую-нибудь «некорректность» Амундсена по отношению к английской экспедиции или следов какой-то «гонки», или нездорового соревнования, которым предавались бы обе стороны. Однако ярко выраженный элемент «спортивного» соперничества в замыслах Амундсена был – этого невозможно отрицать. Любовь Амундсена к соревнованию жила в нем с юных лет до последних дней его жизни. Он считал, что здоровая конкуренция повышает интерес к путешествиям, делает исследователя настойчивым, заставляет его с боем итти вперед, не страшась сопротивления. Во время своих экспедиций Амундсен нередко, не щадя себя, сам состязался с товарищами, охотно заключал пари и поддерживал в других участниках дух соперничества и стремления к спортивным достижениям.

Уходя в плавание на «Фраме», Амундсен трезво решил, что Скотт будет своевременно извещен об изменении им первоначального плана, а раз так, то не все ли равно, когда он узнает об этом? План и снаряжение Скотта настолько отличались от плана и снаряжения Амундсена, что прибытие в Антарктику норвежцев не могло, по мнению Амундсена, изменить программу действий английской экспедиции. Амундсен предполагал, что планы Скотта целиком основывались на научных исследованиях и что полюс стоял у него лишь на втором плане, тогда как для Амундсена весь смысл его путешествия заключался только в достижении полюса. Наконец, Скотт обладал таким опытом в исследовании антарктических областей – он уже работал, там в 1902–1904 годах в качестве начальника экспедиции «Дисковери», – что едва ли изменил бы что-нибудь в своем плане или снаряжении по указаниям или советам Амундсена.

Что же касается небольшой японской экспедиции лейтенанта Шираза на «Кайман-Мару», то план ее работ ограничивался изучением Земли Эдуарда VII и не содержал в себе никаких других задач. Значит, и с этой стороны, по мнению Амундсена, все обстояло вполне благополучно!

Отчего же Амундсен хранил свой план втайне, отчего он не опубликовал его заблаговременно, отчего он сознательно обманывал и широкую общественность и всех своих доверителей

и кредиторов? Ведь такое известие могло только подогреть остывший интерес обывателей к плаванию «Фрама», помочь Амундсену собрать недостающие средства и избавить его от всяких упреков в том, что он хотел, выражаясь спортивным термином, получить перед Скоттом «фору»?

Сам Амундсен, в разговоре со своим другом Цапфе, так об'ясняет свои намерения:

– У меня сейчас нехватает снаряжения и провианта на многолетний дрейф со льдами. Поэтому придется сперва попробовать, не удастся ли нам достигнуть Южного полюса – для такой экспедиции я богато снабжен продовольствием. И если мне посчастливится, и я окажусь там первым, то Северный полюс будет, как я надеюсь, следующей моей целью, а к тому времени я раздобуду достаточно денег.

Вопрос был им обсужден и взвешен всесторонне, решение принято. Если бы Амундсен в то время опубликовал свой новый план, это могло бы подать повод к газетной шумихе. Начались бы бесконечные споры и дискуссии, и «младенец был бы задушен еще при своем рождении», – шутит по этому поводу Амундсен. Ознакомившись во время своих поездок по Америке с методами американской рекламы, Амундсен понимал, что внезапность, неожиданность известия об изменении им своего маршрута больше взволнует и заинтересует публику, захваченную врасплох, чем если она узнает обо всем в спокойной, тихой и мирной повседневной обстановке еще до ухода «Фрама» из Норвегии.

Итак, только на фунчальском рейде на острове Мадейра Амундсен сообщил своей команде о том, куда в действительности идет «Фрам». По поручению Амундсена, его брат должен был отвезти известие об этом в Европу и, кроме того, через несколько дней после ухода «Фрама» послать телеграмму Роберту Скотту, находившемуся тогда в Новой Зеландии.

От Мадейры «Фрам» должен был спуститься на юг через Атлантический океан, а затем повернуть на восток, к югу от мыса Доброй Надежды и, далее, Австралии и пройти Южным Ледовитым океаном. Расчет был таков, чтобы в конце 1910 года оказаться в области дрейфующих льдов и приблизительно в начале нового, 1911 года достигнуть Ледяного барьера Росса в море того же имени.

Плавание экспедиции протекало строго по плану, и 14 января 1911 года, на день раньше намеченного Амундсеном срока, «Фрам» благополучно достиг Ледяного барьера на 78° 41 ю. ш., доставив к месту высадки всех собак здоровыми и невредимыми. Это уже значило очень много для дальнейшего успеха!

Еще в Норвегии Амундсен тщательно изучил всю литературу,

относящуюся к морю Росса и Ледяному барьеру. Хотя все его знания в этой области были почерпнуты только из книг, но благодаря такому чтению он, прибыв к барьеру, сразу же почувствовал себя человеком, уже бывавшим здесь! Вообще на «Фраме» была собрана отличная библиотека по вопросам антарктического исследования, и Амундсен усердно заботился о том, чтобы участники его экспедиции за долгие месяцы океанского плавания основательно ознакомились по книгам с предстоявшим им путешествием.

Ознакомившись с литературой по интересовавшему его вопросу, Амундсен пришел к убеждению, что лучшим местом для зимовки экспедиции и организации опорной базы для дальнейшего похода к полюсу будет Китовая бухта. Так называется особое образование в Ледяном барьере – самый южный пункт, до которого можно более или менее беспрепятственно дойти на судне. Выбор его был решающим моментом для удачного исхода экспедиции. Прежде всего, Амундсен оказался на целый градус южнее Скотта, зимовавшего в проливе Мак-Мурдо, в 650 километрах от норвежской базы. Одно это имело большое значение для дальнейшего санного похода к полюсу. Затем норвежцы сразу же оказывались у места своей работы, потому что «Фрам» мог ошвартовиться у самого «берега». Вполне понятно, насколько это обстоятельство облегчало выгрузку на лед всего снаряжения и оборудования экспедиции.

Кроме того, основываясь на прочитанном и изученном, Амундсен мог предполагать, что поверхность Ледяного барьера как ближе к морю, так и дальше– по направлению к полюсу, будет лучше торосистой поверхности береговых льдов. Наконец, судя по описаниям прежних экспедиций, животная жизнь Китовой бухты должна была быть чрезвычайно богатой, а это давало экспедиции широкую возможность постоянно пополнять запасы провианта свежим мясом тюленей, пингвинов и т. п.

Было еще одно преимущество, которого Амундсен тогда не мог предвидеть: климатические условия на барьере оказались менее тяжелыми, чем на месте зимовки Скотта. Англичане много раз подвергались сильнейшим бурям, во время которых невозможно было устоять на ногах. На континенте постоянно держалась более суровая погода, чем на льду. Вообще, по мнению многих исследователей, антарктический климат—худший в мире, главным образом из-за постоянно свирепствующих здесь бурь страшной силы. Недаром австралийский исследователь Дуглас Моусон называет Антарктику «царством пурги». Но все же воздушные течения над Ледяным барьером меньше влияют на ухудшение всей совокупности климатических условий.

Мысль выбрать место зимовки на Ледяном барьере могла на первый взгляд показаться безрассудной. Ледяной барьер Росса не что иное, как гигантский ледник, спускающийся к морю с плоскогорий антарктического континента. По мнению многих исследователей, он *находится на-плаву* на всем своем протяжении. А размеры его огромны: он тянется в длину и ширину на сотни миль и достигает в высоту от 30 до 60 метров.

Как всякий ледник, он непрестанно «телится», т. е. от него отламываются огромнейшие куски льда, целые ледяные горы —«айсберги», – которые носятся потом по морю по прихоти ветров и течений во всех направлениях. Шеклтон, изучавший эту область, благодарил свою счастливую звезду, что ему не вздумалось построить на барьере зимовочную базу. От барьера откалывались тогда гигантские льдины, чуть ли не в несколько километров длиной!

Но Шеклтон не заметил того, что с гениальной проницательностью понял Амундсен. Внутренняя часть Китовой бухты не занята Ледяным барьером, находящимся «на-плаву». Барьер должен лежать тут на прочном основании, вероятно, образуемом мелкими островами, шхерами или отмелями. Изучая конфигурацию Китовой бухты, Амундсен пришел к заключению, что со времени открытия ее в 1841 году Россом, т. е. за семьдесят лет, общий вид ее почти не изменился, если не считать сравнительно небольших участков барьера, где лед откололся. Это не могло быть случайностью.

«Ясно, что если эта часть ледника не продвинулась за семьдесят лет, – подумал Амундсен, – то подобное явление может быть об'яснено только одним: ледяной поток в этом месте – вероятно, еще на заре времен – был чем-то остановлен. Повсюду кромка Ледяного барьера идет почти по прямой линии. Только здесь он встретил сопротивление со стороны чего-то более крепкого, чем даже полярный лед, и образовал бухту. Этим „чем-то“ может быть только земля!»

Вот почему Амундсен без всяких колебаний решил построить свою опорную базу – зимовочную станцию «Фрамхейм» – на вершине барьера у Китовой бухты под 78° 38 ю. ш. и 164° 40 з. д. И ему не пришлось раскаиваться в этом: за время зимовки самые точные инструменты норвежцев не могли обнаружить даже небольшой подвижки льдов в этом пункте.

В три недели все экспедиционное имущество было выгружено с «Фрама», и в четырех с половиной километрах от места высадки построен зимовочный дом, привезенный из Норвегии в разобранном виде. Работа шла строго по плану. Нужно было выгрузить и доставить к месту постройки Фрамхейма материалы

для дома, разное снаряжение и оборудование и 900 ящиков провианта. К перевозке грузов были привлечены все собачьи упряжки, свыше ста собак. В Норвегии их было взято только 97, но за время морского перехода это количество увеличилось еще на 20 штук молодого поколения. Транспортные работы послужили хорошей школой для будущих каюров, которым предстояло возиться с собачьими упряжками по меньшей мере еще год.

К полудню 28 января зимовочный дом был готов, и весь провиант доставлен на место. Фрамхейм снаружи был высмолен, крыша его покрыта толем, так что на фоне снежного ландшафта дом был виден издалека. Еще неделя ушла на перевозку угля, дров, керосина и запаса сушеной рыбы – собачьего корма. Участники экспедиции ежедневно охотились и уже около ста тюленьих туш было сложено штабелями у двери дома.

Вскоре зимовочная база приняла вид целого городка. По заранее выработанному плану вокруг Фрамхейма было поставлено четырнадцать палаток: восемь для собачьих упряжек, остальные под склады угля, дров, свежего мяса, рыбы и другого провианта.

Теперь можно было начать завозку провианта в глубь страны и приступить к устройству вспомогательных складов как можно дальше по направлению к полюсу. Эта работа возлагалась на зимовочную партию в составе самого Амундсена, лейтенанта Преструда, Иохансена, Хельмера Хансена, Хасселя, Бьолана, Стубберуда, Вистинга, Линдстрема. В «морскую партию», которая должна была возможно скорее закончить разгрузочные работы, и выйти в море, входили: капитан «Фрама» Нильсен, Ертсен, Бек, Сундбек, Людвиг Хансен, Кристенсен, Ренне, Нодтведт, Кучин и Ульсен.

На «Фрам» возлагалось огромное задание отправиться в Буэнос-Айрес и затем провести работу по океанографическому исследованию южной части Атлантики от берегов Южной Америки к востоку-северо-востоку до берегов Африки и в обратном направлении. По возвращении из Буэнос-Айреса «Фрам» должен был снова спуститься на юг и пройти в Китовую бухту за зимовщиками с тем, чтобы оттуда опять вернуться в Буэнос-Айрес. Это задание было «Фрамом» выполнено при денежной поддержке аргентинского магната норвежского происхождения– дона Педро Кристоферсена, который и впоследствии не раз протягивал Амундсену руку помощи. За время своего плавания «Фрам» покрыл в общей сложности 135 тысяч километров и обогнул всю землю. Неплохое достижение, если вспомнить, что команда корабля состояла всего из десяти человек!

Ныне старый «Фрам» в Норвегии и превращен в музей. Для него построено специальное здание, и знаменитый корабль Нансена, Свердрупа и Амундсена стоит там в полной оснастке, сохраняемый «на вечные времена». Поставленные им рекорды: 85 55,5 с. ш., достигнутый в 1895 году во время экспедиции Нансена, но уже в его отсутствие – Нансен совершал тогда свой санный поход – и 78° 41 ю. ш. – до сих пор не превзойдены еще ни одним судном ни при свободном плавании, ни при дрейфе со льдами.

Еще до ухода «Фрама» из Китовой бухты к норвежцам явились гости: прибыла «Терра Нова» – экспедиционное судно Роберта Скотта. Амундсен тактично воздержался от всяких расспросов, но сами англичане кое-что рассказали ему о себе. Скотт привез с собой манчжурских малорослых лошадей-пони и моторные сани; на них он и возлагал все свои надежды при перевозке грузов по снежной и ледяной поверхности. Ими же рассчитывал он пользоваться и при походе к полюсу. Это была роковая организационная ошибка руководителя английской экспедиции, и она привела Скотта и его спутников к гибели.

Как ни странно, но заблуждение о преимуществах пони перед ездовыми собаками разделялось не только Скоттом. Другой английский, не менее знаменитый исследователь Антарктики Эрнест Шеклтон тоже был сторонником использования малорослых лошадей в антарктических областях. Применяли шотландских или исландских пони и некоторые арктические путешественники, между прочим один из крупнейших среди них – немецкий ученый Адольф Вегенер, погибший в Гренландии в 1930 году. Правда, параллельно с пони все они пользовались и собачьим транспортом, но или неумело, или же в недостаточно широких размерах.

От внимания сторонников пони ускользали или ими недооценивались два обстоятельства. Во-первых, там где может пройти собака, животное сравнительно небольшого веса, не в состоянии пройти лошадь – даже маленькая, – глубоко проваливающаяся в снег. Кроме того, благодаря устройству своих лап, собака легко поднимается по крутым склонам и столь же легко спускается по наклонной плоскости. Во-вторых, корм для лошадей не годится в пищу ни для людей, ни для собак, занимает очень много места и по своей малопитательности требует накопления огромных запасов. Сколько же такого корма нужно брать с собой в какую-нибудь далекую санную экспедицию! Значительная часть драгоценной живой силы упряжных животных нерационально тратится на перевозку груза, предназначаемого на восполнение энергии, расходуемой на эту же перевозку. Наконец, в случае нехватки провианта собаку можно кормить *собакой* же. А

при конном транспорте забота о корме лошадей тревожит путешественника, пожалуй, еще больше, чем забота о пропитании людей.

Опыт, вынесенный Амундсеном из путешествия на «Йоа», убедил его, что собаки – единственно рациональное средство для передвижения по льду и снегу. Они выносливы, нетребовательны, сильны, умны и могут преодолевать какую угодно дорогу, где в состоянии передвигаться человек.

Основная разница между его снаряжением и снаряжением Скотта и заключалась в выборе упряжных животных. Ясно представляя себе характер и состояние наста в антарктических областях, Амундсен заранее знал, что условия местности там будут идеальными для езды на эскимосских собаках. На прекрасной ровной поверхности Ледяного барьера можно побить даже рекорды Пири, отличавшегося быстротой передвижения. В области опасных трещин, на хрупких снежных или ледяных мостах, перекинутых самой природой через бездонные пропасти, собака пробирается легче, чем лошадь. К тому же собаку легче и удобнее вытаскивать, если она провалится. Наконец, собака легко поднимается по ледникам и тащит за собою сани в высокогорной, сильно пересеченной местности, куда нет доступа лошадям. Значит, при походе к Южному полюсу, расположенному на высоком горном плато, собаками можно пользоваться всю дорогу, а при конном транспорте людям придется самим тащить за собою сани значительную часть пути.

Мы уже упоминали, что собаку можно в случае необходимости кормить собакой же. Мало того, собачиной можно кормиться и людям! Таким образом, во время долгого и утомительного санного похода по ледяной поверхности есть средство подкармливать и людей и животных свежим мясом.

На этом Амундсен построил план своего похода к полюсу; в этом и заключалось преимущество его экспедиции перед экспедицией Скотта.

Образцовая подготовка и организация зимовочной оперативной базы в Китовой бухте, гениально проработанный во всех мельчайших подробностях план устройства вспомогательных складов и проведения самого похода, основанный на овладении в совершенстве техникой управления собачьими упряжками, – вот что обеспечило Амундсену его блестящий успех.

«Поход Амундсена к Южному полюсу, сперва по шельфовому льду,[7] затем по антарктическому плоскогорью, – пишет один из крупнейших советских Полярных исследователей В. Ю. Визе, – можно сравнить с безупречным разыгрыванием музыкальной пьесы, в которой каждый такт, каждая нота были заранее

известны и продуманы исполнителями. Все шло именно так, как это предвидел и рассчитал Амундсен.[8]

На подготовке к этому „безупречному разыгрыванию музыкальной пьесы“ необходимо ненадолго остановиться.

Прежде всего о провианте. Провиант выбирался с особым вниманием: это были всевозможные виды консервов – мясных, рыбных, овощных и фруктовых, – по возможности таких, которые содержали в себе наибольшее количество питательных веществ при наибольшей же степени их концентрации. Особенно тщательно отбирался и приготовлялся провиант для санных походов, когда каждый грамм веса имеет важнейшее значение. Упаковка провианта явилась предметом специальных забот – это была целая проблема, от правильного разрешения которой зависело очень многое. Позднее на месте зимовки вся деревянная тара была заново пересмотрена, и ящичные доски обструганы с таким расчетом, чтобы придать ящикам наибольшую крепость при наименьшей толщине стенок. Зная по своему опыту, как тяжело возиться на лютом морозе с развязыванием всяких узлов при разгрузке и нагрузке саней или даже когда нужно достать из ящика необходимую вещь, Амундсен разрешил этот вопрос удивительно просто и остроумно. Ящики ставились на сани по четыре в ряд, в каждом ящике сверху прорезалось круглое отверстие, закрываемое алюминиевой крышкой, как в молочном бидоне. По обеим сторонам саней привязывались стальные тросики, одни из них оканчивались петлями, другие – тонкими бечевками. Ящики затягивались четырьмя парами таких тросиков и закреплялись на санях наглухо. Доставать их содержимое можно было через отверстие сверху, для чего не надо было даже прикасаться к веревкам.

Важную статью провианта составлял пеммикан. В его обычный рецепт Амундсен внес изменения: кроме смеси в известной пропорции сухого молотого мяса и жира, в него входили еще овсяная крупа и овощи. Собачий пеммикан был двух сортов – рыбный и мясной; и тот и другой содержали также известный процент молочной муки и муки из рыбных отбросов.

В отношении одежды и обуви снаряжение экспедиции было очень богатым и по своему качеству и количеству не оставляло желать ничего лучшего. До Амундсена еще никто не зимовал в Антарктике н а Ледяном барьере, так что трудно было предугадать, какие там будут климатические условия; нужно было подготовиться ко всему. Для участников экспедиции было заготовлено по три комплекта меховой одежды (для любого мороза!) – чрезвычайно толстой, средней и совсем легкой. Меховая одежда шилась по уже знакомому Амундсену и

испытанному им на деле образцу одежды эскимосов-нетчилли, друзей „Йоа“. Много внимания и заботы потребовало шитье спальных мешков. Амундсен придумал снабдить их чехлом из легкой непроницаемой для ветра материи: это защищало мешки от проникания в них снега во время дневных переходов. Казалось бы, уже достаточно того, что на мешки пошли самые отборные оленьи шкуры. Нет! Амундсен знает, что для полярного путешественника не Должно быть мелочей – он тщательно следит за тем, чтобы при шитье мешка тонкая часть шкуры с брюха оленя вырезалась.

– Я видел, как спальные мешки, сшитые из отличных оленьих шкур, – рассказывает Амундсен, – портились в сравнительно короткий срок оттого, что в них были местами куски тонкой шкуры с брюха. Холод, конечно, легче проникает через этот тонкий мех, и в мешке образуется влага в виде инея от теплоты человеческого тела. Эти куски тонкого меха остаются влажными все время, пока человек находится в мешке, и поэтому в сравнительно короткий срок с них слезает волос. Влажность расползается дальше, как гниение в дереве, и поражает все больше окружающий мех.

Так же заботливо наблюдает Амундсен и за тем, чтобы мешки не шились ворсом к отверстию: влезать в мешок и без того трудно, а будет еще труднее на лагерной стоянке, когда человек устал от дневного перехода и мечтает поскорее заснуть в тепле, – нужно избавить его от всяких неудобств.

Как не изумиться такой гениальной предусмотрительности, такому замечательному применению на практике всех ранее приобретенных знаний и навыков!

Столь же продуманно и внимательно обсуждался и выполнялся заказ палаток, саней, обуви, нижнего белья, верхней не меховой одежды, перчаток, рукавиц, варежек, лыжных креплений, походных кухонь и пр. Особенно старательно продумывался вопрос об изготовлении наиболее рациональной обуви. Ноги – наиболее уязвимое место у полярного путешественника, и защитить их чрезвычайно трудно. За руками можно всегда уследить, ног же в течение дня не видно – в лучшем случае Путешественник разувается на стоянке. Значит, приходится всецело полагаться на ощущение, а оно может быть обманчивым. В результате легко отморозить себе ноги и даже не заметить этого! И только вечером в палатке, укладываясь на покой, путешественник с ужасом увидит желтые восковые пальцы или пятку, которых ничем уже нельзя спасти! Надо было придумать такую обувь, в которой сочеталась бы мягкость, дающая ноге возможность легче двигаться и дольше сохранять

теплоту, с достаточной твердостью, чтобы лыжа плотно сидела на ноге.

Подготовка к экспедиции и отбор всех предметов снаряжения и снабжения занимали все время и все помыслы Амундсена в сентябре 1909 года, когда он в тиши своего кабинета разрабатывал и решал эти вопросы, имевшие для него важнейшее значение, И все же не все вопросы были разрешены дома, в Норвегии, окончательно. Сколько еще раз они снова обсуждались зимою или при санных подготовительных поездках, сколько еще новых и новых вопросов возникало на практике при столкновении с жестокой действительностью. Достаточно сказать, что какой-нибудь, на первый взгляд неважный, вопрос, скажем, о рукоятках для бичей, длительно обсуждается всем зимовочным коллективом и становится предметом не только споров, но и конкурса участников „соревнования по выработке наилучшего типа рукоятки“.

Описание экспедиции к Южному полюсу, составленное самим Амундсеном и подробно касающееся всех вопросов снабжения и снаряжения, является не только замечательным литературным произведением, которое от первой страницы до последней читается с неослабевающим интересом и волнением, но и классическим учебником по вопросам рациональной организации и техники полярных экспедиций.

Вскоре после ухода из Китовой бухты „Терра Нова“, вышел в море и „Фрам“. Для характеристики отношения Амундсена к своим подчиненным, от которых он всегда добивался полной самостоятельности и которым охотно предоставлял всю свободу действий, интересно привести одну фразу из приказа, врученного Амундсеном капитану Нильсену перед отплытием „Фрама“:

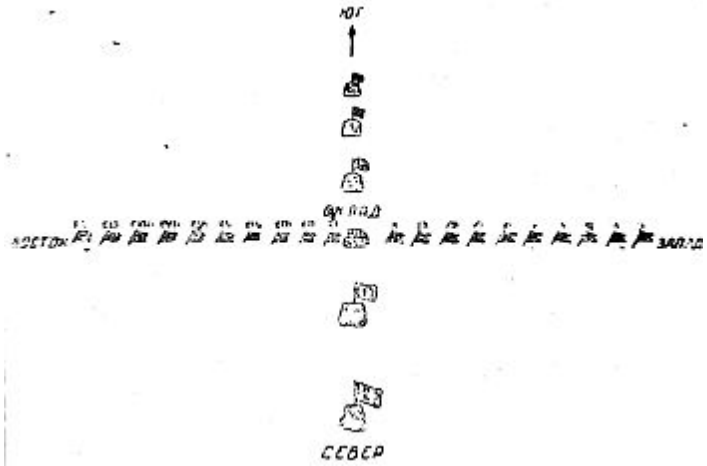
„Выполняйте ваш план, как сами найдете лучшим!“

Любителям длиннейших инструкций с многочисленными „параграфами“ и „пунктами“ это, разумеется, не понравится!

ПОДГОТОВКА К ПОХОДУ

Началась завозка провианта и горючего на юг. Амундсен надеялся доставить осенью и весной (т. е. в начале и в конце 1911 года – времена года в Антарктике противоположны временам нашего, северного полушария) к 80° ю. ш. столько грузов, чтобы эта широта стала настоящим исходным пунктом для санного похода к полюсу. Таким образом, путь к полюсу сокращался еще почти на полтора градуса, т. е. на 90 миль. По плану санная партия должна была выйти в поход как можно раньше весной – надо было во что бы то ни было опередить Скотта. Маршрут исследователей прокладывался от Китовой бухты прямо на юг, приблизительно по одному и тому же меридиану до самого полюса. Скотт предполагал следовать путем Шеклтона, доходившего в 1909 году до 88° 23 ю. ш. и поднимавшегося на плато ледником Бэрдмора, который норвежцы оставляли далеко вправо. Амундсен в предвидении возможных упреков и обвинений не допускал и мысли о вторжении в область работ Скотта.

Осень прошла в неустанной работе и старательной подготовке к весеннему походу – стремительному натиску на Южный полюс. Уже 14 февраля, т. е. через месяц после прибытия „Фрама“ к Ледяному барьеру, был устроен первый склад на 80° ю. ш. Амундсен придумал целую систему для разметки вехами как всего пройденного пространства, так и окрестностей склада. Через каждые 15 километров ставился бамбуковый шест с флагом по линии север-юг. Налегаю и направо от склада, по линии восток-запад, на протяжении десяти миль, т. е. восемнадцати километров, через каждые девятьсот метров ставились бамбуковые же шесты с темными флажками. Таким образом, размеченное вехами расстояние с каждой стороны равнялось девяти километрам. Шесты помечались особым номером, так что санная партия, наткнувшись на шест, знала, в каком направлении и на каком расстоянии от него находится склад.



Разметка пути вехами (у склада на 80° южной широты)

Сделано это было с таким расчетом: участники похода должны были на обратном пути с полюса находить свои склады наверняка и без потери времени. Вот почему склады отмечались вехами *поперек движения*! Идущие *вдоль пути* вехи легко теряются в тумане и при плохой видимости можно уклониться от их направления. А не найти во-время оклада – значит погибнуть в пустыне от холода и голода.

Как курьез, можно отметить удивительную находчивость Амундсена и его способность мгновенно выпутываться из любого затруднительного положения. При завозке провианта и горючего на 80° нехватило шестов для разметки пути или, лучше сказать, обстановка потребовала дополнительных вех. Тотчас было разбито несколько ящиков (впоследствии ящики в предвидении таких случаев окрашивались в черный цвет) и ящичные доски пошли на вехи. Но и этих вех нехватило. Тогда Амундсен пустил в дело полбунта сушеной рыбы, находившейся на санях. Зная, что в антарктических областях нет никаких животных (животная жизнь там богата только у кромки морских льдов), Амундсен решил ставить вместо вех рыбу. Каждая рыбина – почти в метр длиной – служила отличной вехой и резко вырисовывалась на белоснежном фоне окрестностей.

Рыбу перенесли на последние сани, и при возвращении со склада один из участников похода, следя по „одометру“ (прибор, которым измерялось пройденное расстояние), через каждые полкилометра подавал Амундсену голосом сигнал, и Амундсен втыкал в снег рыбу вниз головой.

– Сушеная рыба часто не только выводила исследователей на верный путь, – рассказывает Амундсен, – но и сослужила им

большую службу как добавочный паек, когда в следующий раз им пришлось ехать той же дорогой с проголодавшимися собаками.

Первая санная поездка помогла Амундсену сразу же ознакомиться на практике с тремя важнейшими факторами: с характером местности, с состоянием ледяной поверхности и с качеством перевозочных средств. Это позволило внести нужные поправки и улучшения в снаряжение, учесть все данные опыта.

При дальнейших поездках были устроены вспомогательные склады на 81 и 82°. Особенных трудностей и опасностей исследователям преодолевать не пришлось, хотя, вообще говоря, эта подготовительная к походу работа была не детской забавой. Но зато и досталось же собакам!

– Единственным моим грустным воспоминанием было сознание, что я загнал своих чудесных животных. Я потребовал от них больше того, что они могли вынести. Одно утешение, что сам я тоже не жалел себя, – пишет Амундсен. И дальше – Холодная, пронизывающая ночь при —32°. Эта погода совсем доконала моих собак. Вместо того, чтобы отдохнуть, они всю ночь дрожали и мерзли. Жалко было смотреть на них. Утром их пришлось поднимать, чтобы поставить на ноги… 12 марта мы прошли сорок километров. Температура была —39,5°.

Вот вкратце результаты работы, проделанной норвежцами с момента их высадки на Ледяной барьер (14 января) до окончания осенних работ (11 апреля). Поставлена и оборудована зимовочная станция на девять человек с запасом оборудования, снаряжения и горючего на несколько лет. Заготовлена на полгода свежая пища для девяти человек и 115 собак. Вес убитых тюленей доходил до 60 тонн. Завезено в несколько приемов 3 тысячи килограммов провианта на склады на 80, 81 и 82 градусах ю. ш.

Наступила зима, принесшая с собой темноту, страшные морозы, пургу, бури и всяческие неприятности. Зарывшись в снег и лед, зимовщики создали вокруг Фрамхейма целый „подземный“ городок, где для них было все необходимое, вплоть до паровой бани. Для немногочисленных участников экспедиции постоянно находилось занятие, и за работой день проходил совершенно незаметно. Преструд, заместитель начальника, производил научные наблюдения; Иохансен упаковывал провиант для санного похода; Хассель заведывал снабжением Фрамхейма углем, дровами и керосином и делал по специальному заказу кнуты; Линдстрем ведал питанием людей и водоснабжением; Стубберуд уменьшал до минимума вес ящиков для санного похода; Бьолан переделывал сани, тоже уменьшая их вес, но улучшая качество и увеличивая их крепость и упругость. Хансен и Вистинг занимались скреплением готовых частей, добиваясь большей

гибкости соединений; Вистинг, кроме того, шил палатки, верхнюю одежду, белье. Амундсен вел дневник метеорологических наблюдений. Сверх особых заданий у каждого была масса обычной, повседневной работы и забота о собаках.

– Многие думают, – шутливо сердится Амундсен, – что полярное путешествие – это просто препровождение времени. Мне очень хотелось бы, чтобы приверженцы такого мнения побывали в ту зиму у нас во Фрамхейме!

Будущие участники похода к полюсу занимались также подготовкой своего личного имущества: одному не нравился покрой воротника, другой изобретал особые наушники и т. Д. Начальник экспедиции, стремясь повысить настроение, которое и так никогда нельзя было назвать угнетенным, устраивал разные развлечения и конкурсы. Например, конкурс по угадыванию температуры (на случай порчи или гибели термометров), приз – несколько сигар. Амундсен заметил, что хотя отдельные угадывания и могут отклоняться, даже значительно, в ту или иную сторону, но средняя месячная температура по данным лучшего отгадчика будет очень близка к истинной. Приучая обходиться без термометра, такое соревнование, кроме того, служило для всех веселым развлечением, с которого начинался трудовой день. Ошибки, конечно, бывали. Один из участников конкурса как-то утром неторопливо заявил:

– Сегодня не жарко!..

В этот день на дворе было —56°…

Все главное общее снаряжение для санной партии, уходившей к полюсу, должно было быть готово к средине августа. Для подготовки же личного снаряжения предлагалось пользоваться „свободным“ от обязательных работ временем. Само собой понятно, что все работали буквально не покладая рук. Походное снаряжение должно было быть особо солидным и надежным и вместе с тем как можно более легким. Тут возникали труднейшие проблемы, которые, однако, Амундсену и его товарищам удавалось разрешить благополучно. Только на уменьшении веса саней удалось сэкономить по пятьдесят килограммов на каждые сани, при прежнем весе их в семьдесят килограммов! И эта экономия была достигнута не за счет ухудшения качества. Амундсен нашел отличнейший способ для обеспечения качества работы: она выполнялась теми, кто должен был сам пользоваться сделанной вещью.

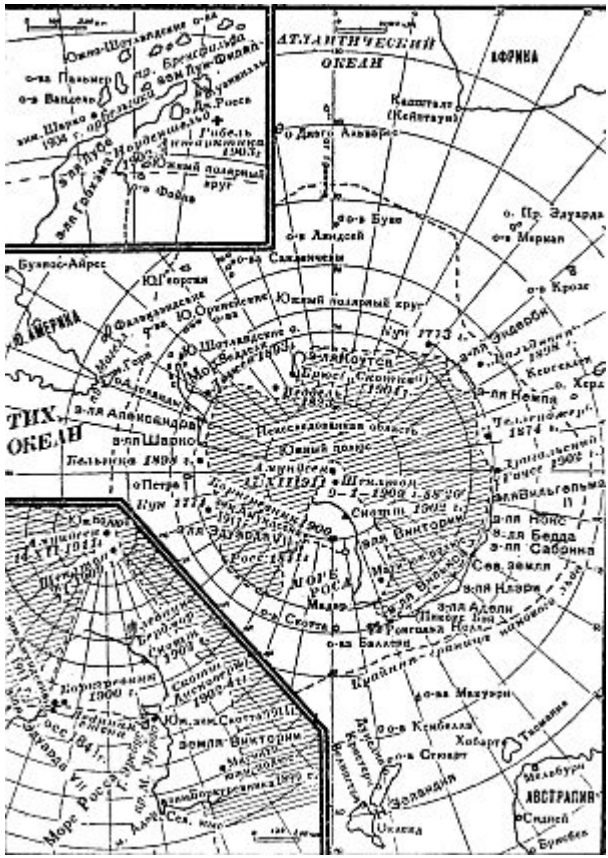
– Наше санное путешествие к полюсу – серьезное предприятие, и подготовительную работу к нему нужно производить со всей серьезностью, – так рассуждал Амундсен. И участники его похода работали старательно и вдумчиво не только

ради достижения поставленной начальником цели, но и ради того, чтобы вообще вернуться с полюса обратно домой.

Все сани и ящики перенумеровывались, а содержимому ящиков составлялась точная опись. На каждых санях была общая тетрадь для записей провианта и наблюдений, помеченная номером саней. В нее полагалось занести опись всего, что находится на этих санях, и, кроме того, таблицы для производства астрономических наблюдений во время похода. Тетрадь эта служила для учета расходуемого провианта и являлась вместе с тем „путевым журналом“, в который должны были записываться все события дня – пройденное расстояние, курс и т. д.

К сожалению, мы лишены возможности посвятить достаточно места более подробному описанию подготовки Амундсена и его спутников к санному походу. Но уже сказанное, вероятно, позволит читателю уяснить себе, что сборы и снаряжение к полярному путешествию не являются делом одного дня. Интересно привести мнение самого Амундсена о значений хорошо продуманной и рационально поставленной организационной и подготовительной работы.

– В таком походе победу обеспечивают не одни только деньги, хотя, видит бог, их тоже очень хороша иметь. В большей степени, да, пожалуй, смею сказать, в наибольшей степени здесь играет роль метод, при помощи которого проводится снаряжение к походу– метод, при котором предусматривается каждая трудность и подыскиваются средства бороться с нею или избегать ее. Победа ожидает того, у кого все в порядке—и это называют удачей! Поражение безусловно постигает того, кто упустил принять во-время необходимые меры предосторожности – и это называют неудачей!



Карта Антарктики на 1911 год с указанием прежних полярных экспедиций

Амундсен спешит указать, что эти слова не „эпитафия, которую я желал бы видеть на своем могильном камне“. Но будущее покажет, что, увы, они стали эпитафией, оставаясь в то же время пророчеством!

Нансен в своей речи, посвященной памяти великого исследователя, упоминая об экспедиции Амундсена к Южному полюсу, говорит, что план его нельзя было задумать и выполнить лучше. Но потом Амундсен как будто устал—его одолели разные заботы, измучили всякие финансовые неприятности. Казалось, борьба за собирание средств, необходимых для его новых замыслов, отнимала у Амундсена столько сил, что он часто не мог уделить достаточно времени для тщательного продумывания плана, для его составления и подготовки к экспедиции; поэтому эту часть работы он вынужден был доверять другим. Вот причина неуспеха ряда его последующих экспедиций и гибели его самого в холодных волнах океана у норвежских берегов…

В последних числах августа решено было двинуться в поход.

Судя по всему, Амундсен сначала предполагал оставить на зимовочной базе одного Линдстрема, а со всеми остальными зимовщиками итти к полюсу. Но неудачная попытка к старту, предпринятая в начале сентября, показала ему со всей определенностью, что при большом числе участников экспедиции нельзя будет добиться той стремительности и сосредоточенности удара, который только и мог гарантировать Амундсену успех. Существенным недостатком первой попытки была значительная трата времени при остановке и при уходе из лагеря. Амундсен прилагал все старания, чтобы операции эти выполнялись в кратчайшие сроки. Затем большое количество участников требовало двух палаток, двух кухонь, большего количества собак и т. д. Это тоже отражалось бы на стремительном темпе похода и не давало бы возможности длительно поддерживать такой темп.

Наконец, у Амундсена были, очевидно, какие-то трения с Преструдом, его заместителем. Об этом ни в книгах самого Амундсена, ни в работах его норвежских биографов нигде не упоминается прямо. Но по некоторым признакам и очень осторожным намекам, которые иногда делает Амундсен, чувствуется, что это было именно так. Недаром Амундсен решает разделить санную партию: троим ее участникам во главе с лейтенантом Преструдом он поручает самостоятельное задание— обследовать окрестности Китовой бухты, постараться достигнуть Земли Эдуарда VII и посмотреть, что можно так сделать. Сам же Амундсен с четырьмя спутниками – Вистингом, Хельмером Хансеном, Хасселем и Бьоланом должен был итти к полюсу.

Выгода от такого деления получалась, по мнению Амундсена, огромная. Маленькая партия могла продвигаться вперед быстрее, время утренних сборов сокращалось, значение вспомогательных складов возрастало.

Для науки же новый распорядок давал „столь явные преимущества, что не нужно и распространяться об этом“. Вероятно, это было специально придумано Амундсеном для утешения Преструда.

Иначе трудно себе представить, чтобы человек, все рассчитавший, все взвесивший заранее, не видел такой пользы для науки, еще сидя у себя в кабинете в Норвегии.

Холодная погода, продержавшаяся весь коней, августа и сентябрь, когда температура колебалась между —50° и —60° и вообще редко была меньше —50°,—заставляла Амундсена все откладывать и откладывать старт. В ожидании начала похода товарищи Амундсена нервничали.

– Интересно знать, докуда теперь уже дошел Скотт?

– Ну, нет, какого чорта, он еще не вышел! Разве ты не понимаешь, что для его пони еще слишком холодно?

– Да, а кто сказал тебе, что у них так же холодно, как и у нас? Может быть, у них там под горой много теплее, а тогда можешь закладывать душу, что баклушей они не бьют!

Такие разговоры велись во Фрамхейме ежедневно. В середине сентября, при первой решительной попытке к старту, термометр показывал: —55°, —52°, —56°. Выходить в далекий поход при такой температуре было невозможно. Однако 8 сентября Амундсен все-таки решил рискнуть. Из этой попытки ничего не вышло, и Амундсен счел благоразумным доехать только до склада на 80° и оставить там весь груз.

Через восемь дней санная партия снова была уже на своей базе. Но вскоре „потянуло теплом“, температура поднялась до —40°. „Почти лето“ – по словам Амундсена, который пишет в своем дневнике, что легкий ветерок при температуре —22° „ощущался, как теплое дуновение весны!“

Двадцатого октября[9] санная партия снова вышла в поход, на этот раз уже по-настоящему. В состав ее входили пять человек с четырьмя санями, 52 собаками и провиантом на четыре месяца. В это самое время в 650 километрах к западу от норвежцев Скотт еще готовился к старту. Он двинулся с места своей зимовки только 1 ноября.

НА ЮГ

При от'езде сани были очень легки, потому что на них было погружено только снаряжение и провиант, необходимые, чтобы доехать до склада на 80°. Там была главная база санной партии и там стояли запакованными все ящики. Пока же путешественники ехали спокойно верхом на санях, да „помахивали кнутом".

– Те, кто увидел бы нас теперь, – смеется Амундсен, – конечно, сочли бы, что полярное путешествие очень привлекательная вещь!

Но такая езда продолжалась всего лишь четыре дня, до склада на 80° в 160 километрах от Фрамхейма. Там на сани был взят полный груз и началась уже серьезная работа. Путешественники быстро продвигались на юг почти по прямой линии вдоль 163 западного меридиана, следуя той дорогой, которой они уже проезжали столько раз и осенью и весной. Наст был хороший, ледяная поверхность довольно ровная, но во многих местах встречались опасные трещины. Устройство вспомогательных баз на 80°, 81° и 82 позволяло Амундсену итти более или менее налегке и пополнять на складах израсходованные в пути запасы. Кроме того, рассчитывая расстояние между отдельными складами и количество провианта, которое нужно будет оставлять на каждом из них, Амундсен учитывал и мясо своих ездовых собак. По его плану собаки должны были в известном порядке прекращать свое существование в виде транспортного средства и превращаться в средство питания. Обыкновенная эскимосская собака средних размеров может дать около двадцати пяти килограммов пригодного для пищи мяса. Отсюда следует, что каждая взятая Амундсеном в поход собака экономила для экспедиции двадцать пять килограммов провианта на складе или на санях. Перед выступлением в поход Амундсен еще раз сделал точный подсчет и наметил для каждой собаки день, когда она должна быть превращена в средство питания.

Этот план исполнялся в точности, и теоретические расчеты Амундсена разошлись с действительностью всего на один день и на одну собаку.

Миновав 82°, Амундсен начал оставлять небольшие склады приблизительно через каждый градус широты, отмечая их местоположение построенными из льда и снега возвышениями— „гуриями". Кроме того, такие же гурии ставились путешественниками по линии север-юг вдоль их пути, начиная с 80° 23 ю. ш. Сперва Амундсен довольствовался постройкой гурия

на каждом 13 или 14 километре, но после 82 решил ставить их через каждые восемь километров. Всего было построено до полюса 150 гуриев вышиною в два метра. На их возведение пошло 9 тысяч глыб, вырезанных из замерзшего снега.

В каждом гурии оставлялась записка с его номером и указанием местоположения и отмечалось, сколько и в каком направлении нужно проехать до следующего гурия, находящегося севернее. Благодаря такой мере предосторожности, весь путь к полюсу, пролегавший до 85° по очень однообразной местности, оказался уставленным вехами, которые не только являлись прекрасными отличительными знаками на ровной и лишенной всяких примет снежной поверхности, но и помогали исследователям очень быстро ориентироваться на обратном пути, не тратя – времени на наблюдения для определения своего местонахождения. Даже за 85 параллелью, где Ледяной барьер кончался и начиналось антарктическое плоскогорье, под'ем на которое лежал между огромными горами Фритьофа Нансена и дона Педро Кристоферсена (обледеневшие массивы их вздымаются ввысь на 4 ООО—5 ООО метров), даже в этой высокогорной, сильно пересеченной области, где, казалось бы, легко ориентироваться, постройка гуриев приносила экспедиции большую пользу, так как плохая видимость, туманы и бесчисленные страшные трещины требовали от путешественников напряжения всех сил и особо изощренного внимания.

Скорость продвижения экспедиции была довольно значительная. После склада на 80°, от которого, собственно говоря, и следует считать начало настоящего похода, Амундсен установил дневные переходы в двадцать восемь километров, не зная еще на что окажутся способны собаки. Но когда была пройдена 82 параллель, дневные переходы были увеличены до тридцати семи километров, и это положение не изменялось до под'ема на плато. Почти весь путь по Ледяному барьеру норвежцы пробежали на лыжах, прицепившись к задку саней. О подобном способе путешествия в полярных странах раньше никто не мог и мечтать. Так было пройдено на лыжах или, лучше сказать, на буксире за санями около 550 километров из общего расстояния от Фрамхейма до полюса в 1 300 километров. В среднем после 82° экспедиция проходила один градус в три дня. У всех складов, устроенных еще осенью, делалась остановка на двое суток, и собакам предоставлялся полный отдых при обильной еде.

Скоро на юге начали появляться вершины горных цепей, и с каждым днем они вырисовывались все отчетливее. Трудно представить себе более прекрасный и более дикий ландшафт! Собаки легко делали в течение шести часов установленный

дневной переход, при средней скорости в 7 ½ километров в час. От путешественников требовалось только уменье катиться на лыжах за санями, прицепившись к ним. Казалось, ничто не могло помешать их систематическому про движению на юг; даже густой туман, встретившийся экспедиции на 84 параллели и продержавшийся целый день, не нарушил обычного распорядка: были пройдены те же тридцать семь километров. Собаки все время были в таком отличном состоянии, что дневок после 82° уже не делалось.

За 85° начинался новый этап пути – местность стала принимать несколько иной характер. Огромные волнистые образования на Ледяном барьере заметно вырастали. Надо было ожидать, что экспедиция скоро войдет в опасную зону трещин – Ледяной барьер здесь был сильно зажат.

Санная партия находилась теперь у самого под'ема на антарктическое плоскогорье; Ледяной барьер остался позади. Расстояние от этого места до полюса и обратно равнялось 1 100 километрам. Здесь нужно было пересмотреть все запасы провианта и отобрать в дорогу только самое необходимое. Экспедицию ждал долгий, трудный и, может быть, опасный под'ем и затем поход через высокогорную область. Амундсену предстояло пережить, но только в большем масштабе, такие же трудности, которые он преодолевал юношей пятнадцать лет назад, когда блуждал с товарищем по Хардангерскому плоскогорью.

Было решено взять с собой провиант и снаряжение на шестьдесят дней, а остаток – еще на тридцать дней – сложить здесь. По мере того как запасы провианта и горючего расходовались, вес саней уменьшался и потому для тяги их требовалось все меньше собак. На основе уже приобретенного опыта можно было рассчитывать вернуться сюда, сохранив двенадцать собак. Стало быть, часть собак оказывалась лишней; к этому времени число их по разным причинам уменьшилось до сорока двух. По плану всеми ими рассчитывали пользоваться до под'ема на плоскогорье. Только там Амундсен предполагал убить двадцать четыре собаки и продолжать путь с тремя санями и восемнадцатью собаками.

Затем должен был наступить такой момент, когда окажутся лишними и третьи сани, и тогда будет убито еще 6 собак, а лишние сани оставлены. На обратном пути предполагалось вернуться к этому месту на двух санях с двенадцатью собаками. Все так и произошло в полном согласии с предварительным расчетом, но норвежцы сэкономили на сроке восемь дней.

После тщательной разведки партия двинулась дальше,

медленно пробираясь среди трещин в опасной ледяной зоне и постепенно поднимаясь все выше и выше. 21 ноября – через месяц после оставления Фрамхейма– был достигнут, как думал Амундсен, наивысший пункт под'ема – 3 тысячи метров над уровнем моря; на эту часть пути было потрачено вместо намеченных десяти дней всего четыре. Значит, собак можно было убить на шесть суток раньше, что давало значительную экономию в расходовании корма.

На последнем переходе, перед тем лагерем, которому Амундсен дал вполне заслуженное название „Бойни“, собаки пробежали тридцать один километр с под'емом в 1 600 метров. Это показывает, в какой хорошей „форме“ были собаки, как они натренировались за месяц похода и как они были свежи и сильны.

Экспедиция очутилась на высоком горном плато, с которого сползали огромные ледники, по всем направлениям прорезанные бездонными трещинами и пропастями. Плато это замыкалось грандиозной горной цепью, отдельные вершины которой достигали 4 тысяч метров в высоту.

Здесь расстались с жизнью двадцать четыре собаки. Нельзя было оставлять собак, кормить их из бережно сохраняемых запасов, когда эти собаки уже закончили возложенное на них задание и были теперь не нужны. Нет, неверно! Они были нужны и даже очень нужны, но только в виде замороженных туш свежего мяса.

На месте „Бойни“ экспедиция, задержанная пургой, провела несколько дней. Вначале собачина не особенно соблазняла путешественников, хотя они уже давно не ели свежего мяса. Но время шло, аппетит увеличивался, и скоро все сентиментальные соображения были забыты. Амундсен пишет, что он лично с'ел в первый раз пять котлет и не отказался бы от прибавки, но ее не было.

Хотя предполагалось, что лагерь у „Бойни“ лежит на высшей точке под'ема – широта его была 85° 36, но в действительности оказалось, что горизонт все еще загораживает горная цепь, тянущаяся с запада на восток. Несмотря на мороз и пургу, решено было сняться с лагеря и двинуться в путь.

Отчаянно смелое решение! Едва ли кто-нибудь, кроме этих закаленных спортсменов-лыжников, мог осмелиться итти в пургу по такой опасной местности, изобиловавшей бездонными трещинами, встречавшимися на каждом шагу. Но недаром же Амундсен взял с собой в поход не ученых, а физически выносливых и сильных людей, крепышей, отлично справлявшихся с собаками и с детства умевших бегать на лыжах в гористой местности. Медленно продвигаясь вперед при сильнейшем метре,

когда снег резал лица и слепил глаза, норвежцы заметили, к своему удивлению, что они опять спускаются.

Так это и продолжалось. То под'ем, то снова спуск, на котором теряется все, что было только-что выиграно на под'еме. Повсюду страшные пропасти, зияющие бездны, едва прикрытые снежным покровом, который обрушивается при каждом неосторожном шаге.

На протяжении нескольких дней путешественники продвигались, ничего не видя перед собой из-за тумана. За две недели ясная погода выдавалась раза два и то не на весь день. Во многих местах дорога была совершенно непроходима: крутые склоны, отвесные обрывы, внизу разверстые пропасти, за ними неприступные обледеневшие горы. Только глухой грохот обвалов нарушает суровое безмолвие унылых, затянутых пеленой тумана горных вершин, занесенных снегом уже с незапамятных времен. И надо всем этим – мутное сияние дня, полярного дня, который тянется здесь месяцами, без перерыва, угнетая человека, доводя его до одури своим страшным однообразием…

Путешественникам не раз приходилось оставлять свои сани и, перевязавшись альпийской веревкой, пускаться на разведку в поисках хоть сколько-нибудь проходимой местности. С большим трудом вышли путешественники на сносную поверхность, и поразительней всего, что и на обратном пути им удалось пройти весь этот лабиринт благополучно.

Названия, данные Амундсеном разным местностям на участке пути от 86° до 87° – „Чортов ледник“, „Ворота ада“, „Чортов танцевальный зал“—показывают, какие воспоминания связаны у путешественников с этой областью.

Наконец, 3 декабря на 87° 51 был достигнут наивысший пункт плато – 3 275 метров. Отсюда путь на юг к полюсу пролегал по ровной, слегка пологой местности. Здесь скорость продвижения опять повысилась, дойдя до сорока километров за дневной переход.

Еще через пять дней была пройдена самая южная точка, достигнутая в январе 1909 года Шеклтоном—88° 23 ю. ш. Это событие было отмечено под'емом на санях норвежского флага. Путешественники остановились здесь и обменялись крепкими рукопожатиями и взаимными поздравлениями. Минута была торжественная – теперь норвежцам предстояло проникнуть в область, где еще не ступала нога человека. Правда, это было до некоторой степени метафорой, так как Шеклтон шел значительно западнее и не проходил той областью, в которой норвежцы так боролись с препятствиями. Их путь был девственным и до 88° 23 ю. ш.

Амундсен не в силах был справиться с охватившим его волнением, слезы струились по его щекам. Теперь он бесспорно шел к победе! Он был первым, проникшим так далеко на юг. Справедливость требует заметить, что имена Эрнеста Шеклтона и его славных спутников не были забыты норвежцами в этот миг, и Амундсен не замедлил отметить достижения англичан, помянув их добрым словом.

На 88° 25 был оставлен последний склад. На другой день была отличная солнечная погода, и экспедиция легко прошла сорок пять километров. Амундсен быстро приближался к своей цели. Если не встретится никаких новых препятствий, то 15 декабря в полдень Южный полюс будет достигнут! Норвежцы немного нервничали: что увидят они там? Бесконечную ледяную пустыню, снежный покров, белизны которого еще не пятнала ничья нога? Или же… или? Нет, при той быстроте, с которой они продвигались вперед, было невероятно, чтобы *кто-нибудь* мог обогнать их и притти к полюсу раньше!

Однако, когда собаки почему-то обеспокоились и стали лаять, всех охватила тревога.

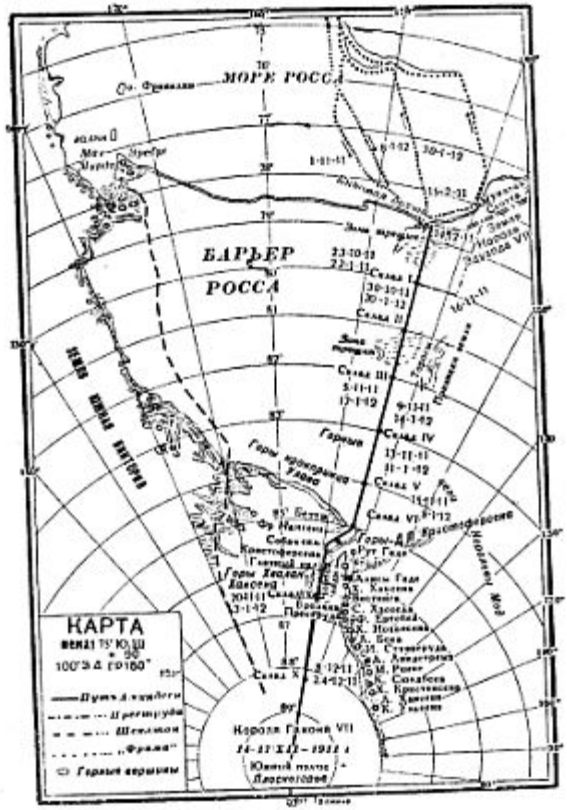
– Отчего это залаяла „Уруа“?

– Почему она лает в сторону юга? Уж не случилось ли чего…

Остальные собаки тоже проявляли какой-то подозрительный интерес и лаяли в *южном направлении*! Что они нашли там замечательного?

Но никаких причин к беспокойству не было. 12 декабря наблюдение дало 89° 15 ю. ш. 13 декабря – 89° 30. Погода была отличная, тихая, светило яркое солнце. Наст не оставлял желать ничего лучшего. 14 декабря полуденное наблюдение показало, что экспедиция находится на 89° 45. До полюса оставалось всего пятнадцать миль или двадцать восемь километров.

В этот вечер в палатке царило приподнятое настроение: завтра должно было произойти великое событие!



Карта похода Амундсена к Южному полюсу

Ночью Амундсен просыпался несколько раз „с тем чувством, какое у меня бывало в детстве—в ночь перед сочельником – пишет он, – взволнованное ожидание того, что должно случиться“.

Утром 15 декабря 1911 года[10] была великолепнейшая погода. К полудню экспедиция дошла до 89° 53. Оставшееся расстояние решено было пройти „одним махом“. В три часа дня все каюры, внимательно отсчитывавшие пройденное расстояние по одометрам, одновременно крикнули:

– Стоп!..

Цель была достигнута. Норвежцы стояли на Южном полюсе земли! Все собрались около начальника экспедиции и поздравили друг друга. Чувства Амундсена, переживаемые им в эту минуту, трудно описать. С юных лет он стремился в Арктику, к Северному полюсу, и очутился… на полюсе Южном.

– Пожалуй, никогда никто из людей не стоял, как я в данном случае, на месте… диаметрально противоположном цели своих желаний! – восклицает Амундсен.

Но местоположение полюса было определено только „по счислению“, т. е. по показаниям счетчика, с учетом изменений курса от последнего пункта астрономической обсервации, а не на основе астрономических наблюдений высоты солнца. К таким наблюдениям Амундсен предполагал приступить позднее, а пока путешественники перешли к самому важному и торжественному действию: надо было водрузить на полюсе норвежский флаг.

Амундсен справедливо решил, что честь достижения полюса должна принадлежать не одному ему, а всем его отважным спутникам. Поэтому пять мозолистых помороженных рук одновременно взялись за древко, подняли развевающийся флаг и водрузили его на самой южной точке земли. Впрочем позднее было определено, что полюс должен находиться на десять километров дальше.

На этом торжественная часть программы и закончилась. Жизнь вступила в свои права, надо было ставить палатку, убивать очередную собаку, готовить обед, заносить нужные сведения в путевой журнал и т. д. Конечно обед на полюсе был праздничным, хотя пробки из бутылок с шампанским не вылетали, и меню не отличалось особым разнообразием. Зато могли удовлетворить свою страсть курильщики – до сих пор курением не занимался никто, но сегодня было так приятно разрешить себе трубочку!

Погода, одно время испортившаяся и помешавшая произвести полуденное наблюдение, теперь опять разгулялась. В полночь снова было солнечно и ясно; произведенное наблюдение дало 89° 56 ю. ш. Для проверки полученных данных на другой день было произведено двенадцать наблюдений через каждый час. Такие же наблюдения, но уже в течение полных суток и тоже через каждый час, были сделаны и на третий день. После этого Амундсен и его спутники прошли по прежнему курсу еще десять километров.

Теперь уже можно было с большей определенностью считать, что географический Южный полюс достигнут. Здесь была поставлена небольшая палатка, на ней поднят норвежский флаг и вымпел „Фрама“. В палатке Амундсен оставил донесение на имя норвежского короля и письмо Роберту Скотту, с просьбой передать королю известие об открытии экспедицией Южного полюса – на случай, если норвежцы на обратном пути погибнут.

В ночь на 18 декабря Амундсен покинул место своей лагерной стоянки на полюсе и с двумя санями и шестнадцатью собаками двинулся в обратный путь, который протекал значительно быстрее и легче. Дневной переход сначала был установлен в двадцать восемь километров, чтобы не переутомить собак. Но на него тратилось всего пять-шесть часов, и слишком продолжительные отдыхи расслабляли путешественников.

Поэтому, как только экспедиция вышла на Ледяной барьер, скорость продвижения была повышена. В среднем норвежцы делали в день тридцать шесть километров на обратном пути и двадцать пять километров на пути к полюсу.

Двадцать шестого января 1912 года, в четыре часа утра, на двух санях и одиннадцати собаках норвежцы прибыли к дверям Фрамхейма. Кругом все было тихо и мирно, все еще спали.

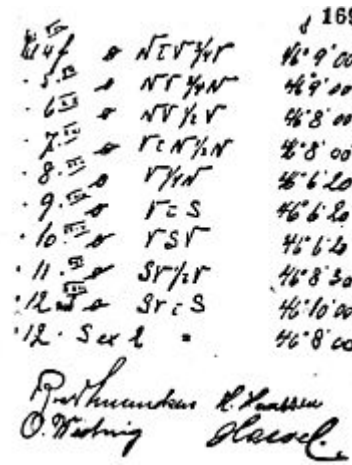
– Где „Фрам“? – был первый вопрос Амундсена, когда партия шумно и весело ввалилась в дом, разбудив зимовщиков, с трудом соображавших, что такое случилось.

Начались взаимные распросы; оживленный гомон голосов нарушил безмолвие раннего полярного летнего утра.

Все оказалось в полном порядке. „Фрам“ прибыл в Китовую бухту еще 9 января. И на корабле, и во Фрамхейме все обстояло благополучно, все были живы и здоровы.

Но зимовщики долго не решались задать вопрос, который волновал и мучил их всех. Наконец, кто-то спросил:

– А как дело с полюсом? Были вы там?



Страница из записной книжки Амундсена с записями наблюдений, произведенных на Южном полюсе. Подписано: Р. Амундсен, О. Вистинг, Х. Хансен, Хассель

– Конечно, были! Иначе бы едва ли увидели бы нас!

Поход Амундсена к Южному полюсу продолжался 99 суток. За это время было пройдено в труднейших условиях около 3 тысяч километров. Был выполнен план, заключительная фраза которого, написанная за 30 тысяч километров от Китовой бухты, гласила:

– Таким образом, мы вернемся из похода к Южному полюсу 25 января 1912 года.

Через четыре дня „Фрам“ со всеми зимовщиками покинул Китовую бухту и направился в порт Хобарт (Тасмания), куда прибыл седьмого марта. Амундсен немедленно послал в Норвегию краткую, но весьма многозначительную телеграмму:

„Полюс достигнут четырнадцатого семнадцатого декабря тысяча девятьсот одиннадцатого Руал Амундсен“.

Следующая, более подробная, телеграмма состояла из 3 тысяч слов и обошлась в 4 400 рублей золотом! Весть, которую сообщал Амундсен всему миру из Хобарта, была уже трехмесячной давности. Но чудесное изобретение человеческого гения – радиотелеграф – не создавало еще тогда тесной связи между близкими и далекими частями нашей планеты. Спустя семнадцать лет, во время антарктической экспедиции Р. Бэрда, у той же Китовой бухты будут работать двадцать два радиопередатчика и тридцать четыре радиоприемника, и на каждом складе будет установлена своя радиостанция!

Английский историк исследования Антарктики, подражая Маколею, говорит, что „совершенно необходимо полностью разобрать промахи Амундсена – иначе мы будем ослеплены блеском его успеха!“ Действительно, более замечательного по замыслу, организации и выполнению исследовательского путешествия еще не знает история человечества. Амундсен, использовав опыт и уроки походов Нансена и Пири, полностью овладел труднейшей техникой санных экспедиций и гениально скомбинировал три условия, единственные и важнейшие три условия, которые только и могут привести полярного исследователя к победе: пользование упряжными собаками, питание свежим мясом и уменье ходить на лыжах. В обстановке арктического, а тем более антарктического путешествия (высокогорная, сильно пересеченная местность, более суровые климатические условия) эти три условия приобретают силу закона и „наказанием за нарушение этого закона является смерть“.

Весь его поход к Южному полюсу был не чем иным, как быстрым продвижением немногочисленного отряда, прекрасно организованного, отлично снабженного и великолепно натренированного. Недаром же Амундсен не взял с собой в экспедицию н и одного ученого! Единственной научной работой во время зимовки на Ледяном барьере были метеорологические наблюдения, но и они не производились в ночные часы, чтобы не утомлять зимовщиков. Спутниками Амундсена были люди „привычные к работам на морозе“, „опытные в управлении собачьими упряжками“.

Сосредоточив на своих заранее подготовленных складах

значительные запасы провианта и горючего, взяв достаточное количество пищи и топлива с собой на санях, отобрав лучших собак, Амундсен сконцентрировал все силы и средства для нанесения скорейшего и решительного „удара“ и достиг блестящих результатов.

Подробный анализ его похода к Южному полюсу показывает, что с теми силами и средствами, которые были в его распоряжении, он мог бы сделать гораздо больше в области географического исследования, а при включении в состав экспедиции ученых (например, геолога, геофизика, метеоролога) мог бы собрать и ценнейший научный материал. Но ученые, если бы они не были людьми, „привычными к работе на морозе“ или „опытными в управлении собачьими упряжками“, конечно, только помешали бы его стремительному бегу к полюсу.

В сущности, во время пути к своей цели Амундсен думал лишь об одном: как бы его не опередили англичане! Характерно беспокойство, овладевшее Амундсеном, когда собаки стали принюхиваться и лаять „в южном направлении“ у 89° ю. ш. На обратном же пути Амундсен до такой степени не торопился, что на дневные переходы тратилось только пять-шесть часов при отличном состоянии оставшихся собак.

При изучении похода к Южному полюсу надо обратить внимание на тот факт, что Амундсен и его спутники постоянно бывали более чем достаточно снабжены пищей.

В отчете Амундсена не раз указывается на обилие еды и для людей и для собак, что позволило на обратном пути увеличить суточные пайки. При возвращении с полюса у экспедиции почти неизменно бывало больше провианта, чем его требовалось для достижения следующего склада. Правда, Амундсен сначала рассчитывал на большее количество участников своего похода, поэтому на всех складах приходилось оставлять более значительные запасы. Кроме того, он шел по совершенно неизвестной местности, где путешественников могли ждать всякие неожиданности.

Но когда полюс был достигнут и дальнейшее существование санной партии было более чем обеспечено, Амундсен мог бы потратить свое время более продуктивно.

Блестящая, изумительно организованная и проведенная экспедиция Амундсена, которой нельзя не восхищаться, оказалась для науки малоценной. Развивая эту мысль до конца, можно даже сказать, что поход к Южному полюсу был тяжелым и опасным, но непроизводительным трудом. Если когда-либо какая-нибудь научно-исследовательская экспедиция снова направится в эту область, то всю научную работу, вплоть до картографических

работ, ей придется, пожалуй, проделывать заново.

В этом кроется серьезнейший недостаток экспедиции Амундсена и за это его можно упрекнуть. Правда, им были сделаны важные географические открытия, но все они сделаны „наспех“, „начерно“. То, что Амундсен первым достиг Южного географического полюса (последующая проверка наблюдений Амундсена показала, что определенная Амундсеном точка находится на 89° 58 30» ю. ш., стало быть, полюс расположен на полторы мили южнее), само по себе не имеет научного значения, хотя, конечно, описание – даже и поверхностное – ближайшей к полюсу области и вообще всего антарктического плато, как и Ледяного барьера, дало много нового для характеристики Антарктики «в первом приближении».

Как *попытка* ознакомления с южной полярной областью, как стремительный натиск на полюс с единственной целью его достичь (и то не в кратчайший срок), путешествие Амундсена заслуживает величайшего внимания; в этом смысле поход Амундсена был безупречен во всех отношениях и может служить образцом. Это был доблестный и отважный подвиг! Но назвать «разведочное путешествие» Амундсена научно-исследовательской экспедицией очень трудно, это не удается доказать даже наиболее благожелательным критикам – соотечественникам Амундсена, хотя они и стараются подчеркнуть «многие и особо важные научные результаты», якобы достигнутые ею.

Однако для норвежцев, для их молодого государства, занимающего свое место среди европейских капиталистических держав, важнее всего не научные результаты экспедиции Амундсена, а то, что она была национальным норвежским предприятием. Норвежские критики наибольшее значение придают именно этому обстоятельству, охотно оттесняя на второй план все остальное.

Весь мир справедливо восхищается тем, что совершили Амундсен и его спутники во время своего похода к Южному полюсу. Но для норвежцев экспедиция Амундсена – непревзойденный образец, поход его – исключительный подвиг не только потому, что Амундсен с гениальной проницательностью задумал и составил свой план и с несокрушимой настойчивостью и энергией осуществил его, восхитив весь мир, а потому, что это путешествие задумано было норвежцем, выполнено норвежцем и основано на опыте и практике норвежского полярного исследования. Норвежская полярная техника, норвежские полярные методы, научно-созданные и усовершенствованные Нансеном, подверглись дальнейшему усовершенствованию Амундсеном и победили…

Есть еще одна причина для восхваления Амундсена норвежцами. Тяготение Норвегии в далекую Антарктику началось гораздо раньше экспедиции Амундсена: интересы развивающейся промышленности погнали в южные полярные льды норвежских китобоев. Теперь открытие Амундсена подвело некий «юридический фундамент» под претензии богатых промышленников и привело к своеобразному норвежскому империализму в Антарктике. Характерным представителем его является миллионер Ларс Кристенсен, ежегодно посылающий в антарктические воды за китами целый флот.

СУДЬБА СКОТТА

А какова же была судьба Скотта и его спутников? Когда «Терра Нова» посетила Китовую бухту, Амундсен, по законам исследовательской этики, не мог критиковать методов и намерений Скотта, хотя бы в той их части, которая была ему известна. Но все же позволил себе посоветовать англичанам не пользоваться во время похода ни лошадьми, ни моторными санями, не оправдавшими своего назначения уже в экспедицию Шеклтона в 1907–1909 годах, и предложил Скотту половину своих собак. Ни советами его, ни предложением англичане не воспользовались. Скотт питал какое-то необ'яснимое пренебрежение к собакам. Впрочем многие из его сотоварищей не разделяли мнения своего начальника. Скотт взял с собой собак, и некоторые из участников английской экспедиции ими не раз пользовались очень успешно, даже достигая ранее невиданной быстроты передвижения по ледяной поверхности.

Что же касается моторных саней, то их время тогда еще не пришло. Только с появлением аэросаней, а затем вездеходов, этот род транспорта начинает более или менее успешно применяться в полярных странах. Так, уже в наши дни аэросанями пользовались в Гренландии экспедиция Вегенера (в 1930-31 годах) и у нас на Новой Земле экспедиция М. М. Ермолаева (1932-33 годы), но без особенно блестящих результатов. Более пригодными оказались вездеходы, применяемые теперь в некоторых областях Советской Арктики.

И по своей тяжести, и по неуклюжести, и по своему техническому несовершенству моторные сани Скотта оказались мало пригодными для работы уже на поверхности антарктического морского льда. Тем труднее было ожидать, чтобы они успешно работали на Ледяном барьере или на ледниках, особенно в тех областях, где бездонные трещины перекрыты хрупкими ледяными или снежными мостами, иногда не выдерживающими тяжести даже сравнительно легких собак!

Когда Скотт вышел в свой поход к Южному полюсу – на 10 дней позднее норвежцев – с ним было пятнадцать человек, двое моторных саней, две собачьих упряжки и десять пони. Продвижение экспедиции напоминало пеструю речную флотилию из разнокалиберных судов весьма различной скорости. Моторные сани были посланы вперед для заброски части груза, а собачьи упряжки и две вспомогательных партии сопровождали главную партию, состоявшую, как и отряд Амундсена, из пяти человек.

Скотт не был так предусмотрителен, как Амундсен, и потому

не устроил заранее цепи вспомогательных складов по дороге, кроме одного на 79°29 ю. ш., где была оставлена тонна провианта. После выхода с базы Скотт не мог рассчитывать больше ни на какое пополнение своих путевых запасов – нигде, «кроме снега для получения воды», не было ничего. Поэтому часть провианта везли на собаках и на санях двух вспомогательных партий, заданием которых было устройство складов продовольствия по мере продвижения экспедиции на юг. Такие склады были оставлены на 80°, 81° 35, 82° 47 и немного южнее, на 84° 30, 85 °7, 86° 56,88° 29, 89° 27; последние два склада оставлялись самой главной партией, шедшей к тому времени уже без всякого сопровождения.

Вспомогательные партии должны были покидать «полюсный отряд» с таким расчетом, чтобы им могло хватить продовольствия на обратный путь – после того как «излишки» будут оставлены на складах.

Моторные сани сдали очень быстро. Они шли довольно хорошо только по глубокому снегу, но, в общем, будучи совершенно неприспособлены к такому суровому климату, работали неудовлетворительно. Карбюраторы моторов слишком охлаждались. Очевидно, при постройке саней это не было принято во внимание, или же техники того времени еще не умели с этим бороться.

Но моторные сани в программе Скотта не играли основной роли. Вскоре они были оставлены обслуживающим персоналом, который, по инструкции, продолжал свой путь пешком, таща за собой сани с грузом. 24 ноября моторная команда покинула главную партию и повернула обратно.

Каюры обеих собачьих упряжек сопровождали экспедицию до склада на нижней части большого ледника и расстались со Скоттом 11 декабря между 83° и 84° ю. ш. Работали собаки великолепно и были очень полезны. Но, к сожалению, Скотт не использовал всех возможностей собачьего транспорта и даже не взял с собой в поход всех упряжек (их было у него пять).

С 11 декабря, т. е. через шесть недель после ухода с базы (норвежцы за такой же срок прошли на три градуса южнее), экспедиция продвигалась на юг в составе трех саней, в которые впрягалось по четыре человека. Никакой иной «упряжной» силы у англичан к тому времени уже не было. Все десять пони давно вышли из строя, были перестреляны и обращены в пищу.

Через десять дней одна вспомогательная партия в составе четырех человек повернула обратно с 85 7 ю. ш. Еще через две недели – 4 января 1912 г. Скотта покинула и вторая вспомогательная партии в составе трех человек. Скотт и его

четверо спутников остались теперь одни. До полюса надо было итти еще 150 миль или 278 километров. Это расстояние было пройдено в две недели.

Любопытно отметить, что между 30 и 31 декабря англичане и норвежцы (последние в то время уже возвращались с полюса), находились приблизительно на одной широте—86° 50, и их отделяли друг от друга каких-нибудь сто миль, или 185 километров.

Уже в эту пору участники похода шли с большим трудом, потому что им самим приходилось тащить сани, а такая работа – вообще очень тяжелая при плохом насте – быстро выматывает силы в высокогорной области, где более разреженный воздух пред'являет к человеческому организму повышенные требования.

«Мы находимся в целом море острых мерзлых волн… Сняли лыжи и поплелись пешком. Местами ужасно тяжело, в довершение всего каждая заструга покрыта щетиной острых, разветвляющихся кристаллов… Высота 3 тысячи метров, температура – 32°», заносит в свой дневник Скотт 6 января.

Для облегчения саней партия дважды сгружает часть провианта, оставляя его на складах, и от последнего склада идет к полюсу всего с семидневным запасом. Амундсен от своего последнего склада, правда, расположенного на целый градус севернее, шел к полюсу с месячным запасом, кроме того, все его путевые склады были более богато снабжены, не говоря уже о том, что у него была постоянная возможность подкармливать и людей, и животных свежим собачьим мясом. Свое снаряжение и продовольствие Амундсен вез от «Бойни» на трех санях, запряженных восемнадцатью собаками, тогда как у Скотта все его имущество помещалось на одних санях, которые везли на себе люди. Десятого января Скотт пишет:

«Всего 85 миль до полюса, но, как видно, и туда, и оттуда потребуется отчаянное напряжение сил; все же мы подвигаемся и это уже хорошо».

В этих словах слышится трагическая нота. Экспедиция еще не дошла до цели своих стремлений, а между тем силы ее участников, повидимому, уже падают. Надо как следует кормить людей, надо кормить их как можно лучше и сытнее – ведь количество пищи, вполне достаточное для людей, *идущих* рядом с санями, а тем более *бегущих* за ними на лыжах, прицепившись к задку саней, недостаточно для людей, волокущих за собою по промерзшему насту большие тяжести. А где же взять излишки еды, если ее только в обрез?

Двадцать семь миль до полюса… Теперь уже должны дойти! Остаются всего каких-нибудь два перехода. «Дело, можно сказать

– верное, и единственная грозная возможность, это – если опередил нас норвежский флаг!», – записывает Скотт 15 января свои опасения.

Читаешь записи начальника экспедиции за эти дни января и чувствуешь, что люди напрягают все свои последние силы… С таким невероятным трудом продвигаются они вперед, а ведь надо будет еще *возвращаться*! Впрочем, может быть, блестящий успех, сознание, что они пришли к цели *первыми*, вольет в них новую энергию, даст новую силу измученному и иззябшему телу?.. Скотт не раз заносит в свой дневник, что люди зябнут, что они начинают плохо переносить холод. Сказываются результаты недоедания, плохого питания, недостатка жиров. Конечно, тут ничем не помочь, если увеличить паек и улучшить его не из чего! Но ведь важно еще душевное состояние, какой-то нервный под'ем, как бы краток он ни был…

Однако будущее не сулило англичанам ничего хорошего. Суждено было сбыться их наихудшим опасениям. 16 января днем партия увидела впереди какую-то черную точку. Когда англичане подошли ближе, точка превратилась в черный флаг, привязанный в санному полозу. Кругом были следы саней, лыж и многочисленных собачьих лап.

«Вся история, как на ладони: норвежцы нас опередили и первые достигли полюса. Ужасное разочарование, и мне больно за моих верных товарищей. Завтра надо итти дальше к полюсу, а затем спешить домой с максимальной скоростью. Конец всем нашим мечтам, печальное будет возвращение. Очевидно, мы идем под гору и очевидно также, что норвежцы нашли более легкий путь», в отчаянии пишет Скотт 16 января.

Взволнованный неудачей, он даже забывает собственные слова. В октябре 1911 года он писал в одном из писем в Англию:

«Если Амундсену суждено добраться до полюса, то он должен дойти туда раньше нас, потому что будет двигаться быстро с собаками и непременно выступит рано. Поэтому я давно решил поступать совершенно так, как будто его нет на свете. Бег с ним вперегонки расстроил бы весь мой план; к тому же не за тем как будто мы сюда пришли».

Теперь досада, горечь, сознание чрезвычайно тяжелого положения, в котором оказались Скотт и его спутники, ослепляют его, мешают ему воздать должное своему сопернику. Тщательный анализ пути Амундсена и пути Скотта и условий, в которых протекали их походы, со всей очевидностью показывает, что путь норвежцев был гораздо труднее и опаснее, а под'ем на плоскогорье круче, чем у англичан. Правда, путь Амундсена был на 11 % короче пути Скотта, зато Скотт шел по уже известной и

нанесенной на карту дороге, тогда как норвежцы продвигались вперед по совершенно неведомой области. Кроме того, условия местности, по которой шли англичане, были более благоприятными.

Существует очень распространенное мнение, что погода все время благоприятствовала Амундсену и была очень неблагосклонна к Скотту. Быть может, оно основывается на записях в дневнике английского исследователя, который неизменно, в особенности на обратном пути, указывает на различные помехи, задерживающие продвижение партии: мороз, пургу, сильные ветры… Но это мнение не подтверждается фактами. Не будем останавливаться на анализе метеорологических условий, сопровождавших походы Амундсена и Скотта, скажем лишь, что значительный перевес дней хорошей погоды отмечается именно у Скотта. Жалобы же его на постоянное ненастье и ссылки на дурную погоду об'ясняются очень просто. То, что не замечалось упитанными, свежими людьми, не истощившими своих сил, было очень заметно для людей измученных, тащивших тяжелые грузы на себе, недоедавших и недосыпавших, постоянно зябнувших и потому болезненно переносивших всякое резкое ухудшение погоды.

Достижение желанной цели не только не вдохнуло новой энергии в измученных исследователей, но, казалось, лишило их всякой уверенности в благополучном возвращении.

«Великий боже! – восклицает Скотт. – Что это за ужасное место и каково для нас сознание, что мы за все наши труды даже не вознаграждены ожидаемым торжеством! Конечно, много значит и то, что мы вообще сюда дошли… Побежим домой; отчаянная будет борьба. Спрашивается, удастся ли?…»

Проведя на полюсе полтора дня, англичане 18 января двинулись в обратный путь.

«Итак, мы повернулись спиной к цели своих честолюбивых стремлений, и перед нами 800 миль (1300 км) неустанного пешего хождения с грузом. Прощайте, золотые грезы»… – такими словами заканчивает Скотт описание своего пребывания на полюсе.

Начинается страшный обратный путь. Все труднее тащить на себе сани, но англичане еще справляются с ними и делают довольно большие переходы: помогает парус, поставленный на санях. Запасов пищи еле хватает на путь от склада до склада. Никаких излишков провианта в распоряжении Скотта нет. Стоит только пройти мимо какого-нибудь очередного склада, и положение экспедиции будет отчаянным. В первых числах февраля вблизи 85 параллели из пятерых исследователей трое

уже начинают сдавать: у одного сильно отморожены руки, у другого—ноги. Скотт, разбил себе плечо, и оно жестоко болит.

Первым выбывает из строя самый крепкий и сильный участник похода – унтер-офицер Эванс. Результаты переутомления и недоедания сказываются прежде всего на нем. «Мы становимся все голоднее», – пишет Скотт. Эванс едва тащится за санями. Повидимому, он начал слабеть еще по дороге к полюсу; теперь его состояние стало быстро ухудшаться. Еще несколько дней – и Эванс погибает.

«Страшное дело так потерять товарища, – записывает 17 февраля Скотт это событие в свой дневник. – Но если спокойно обдумать, нельзя не согласиться, что это – лучший конец всем тревогам прошлой недели».

За месяц партия продвинулась за 84-ю параллель. Пройдена половина пути. За такой же срок норвежцы достигли 81° 30, хотя и делали ежедневно продолжительные остановки; но англичане не знали отдыха: голод безжалостно гнал их все вперед и вперед. Быстро надвигается осень, а итти еще далеко. Скотт по своему прежнему опыту знает, что условия погоды на Ледяном барьере скоро ухудшатся и будут очень мешать продвижению партии. Он спрашивает себя не без тревоги, что-то им предстоит дальше… Пока погода еще хорошая, ясная, полное безветрие, но очень холодно – 36–40 градусов мороза.

Второго марта Скотт доходит до склада на 81 ° 35. Здесь он находит «скудный запас горючего». Его едва может хватить – и то при строжайшей бережливости – на 115 километров пути до следующего склада. Между тем оказалось, что у одного из участников похода – капитана Отса – сильно отморожены пальцы ног. К тому же температура упала ниже – 40°. Скотт понимает, что при таком положении вещей партия не сможет совершать больших переходов.

«В своем кружке мы бесконечно бодры и веселы, но что каждый чувствует про себя, о том могу только догадываться… Впереди очень, очень мрачно», описывает Скотт овладевающие им теперь настроение.

С каждым днем «дела идут все хуже и хуже». При такой тяжелой изнурительной работе, при постоянной борьбе организма с лютыми морозами нужно усиленное питание, нужен отдых в тепле. Но топливо совсем уж на исходе, а продовольствие… 5 марта исследователи ложатся спать, поужинав *чашкой какао и замороженным, едва подогретым пеммиканом*! Хуже всего несчастному Отсу – товарищи ничем не могут ему помочь. Его силы могла бы еще поддержать горячая пища, но откуда ее взять?

Силы людей быстро падают. Все мёрзнут уже находу и вообще чувствуют себя отвратительно, стараясь вместе с тем сохранять внешнее спокойствие. 9 марта экспедиция доходит до склада, оставленного за 81-й параллелью. Провизии и топлива мало и здесь. Отс близок к концу. Он «мужественный человек и понимает положение», но все же просит у товарищей совета, как ему быть. Товарищи уговаривают Отса итти, пока у него хватает сил. Скотт приказывает участнику экспедиции, доктору Уилсону, «вручить всем средство покончить со страданиями», т. е. выдать из аптеки яду.

«Жизнь наша – чистая трагедия», с горечью пишет Скотт 16 или 17 марта («потерял счет числам», – об'ясняет он свою неточность). Отс, в течение нескольких недель без жалоб переносивший жесточайшие страдания, решил сам положить им конец. Проснувшись утром, он сказал товарищам:

– Пойду пройдусь. Может быть, не скоро вернусь…

Он вышел. За тонкими стенками палатки неистовствовала пурга… Через несколько времени трое последних участников экспедиции снялись с лагеря.

До склада остается двадцать одна миля (тридцать четыре километра), но Скотт сознает, что им едва ли удастся дойти. «До конца несомненно недалеко». «Мы теперь мерзнем на-ходу и во всякое время»… «Подвигаемся ужасно медленно». «Дневники и прочее найдут при нас или на санях». Такие записи вносит он теперь в свой дневник.

Еле-еле дотащились англичане до одиннадцатой мили от склада, но здесь их на трое суток задержала сильнейшая пурга.

Страшно читать последние строки дневника Скотта. Они просты, кратки, сухи, но это один из тех «человеческих документов», которым суждено пережить века.

«… пищи осталось на раз или два – должно быть, конец близок. Решили дождаться его, пойдем до склада, с вещами или без них, и умрем по дороге».

Но 29 марта, на восьмой день после того как партия была задержана пургой, англичане были еще живы. Скотт пишет в этот день:

«Двадцатого у нас было горючего на две чашки чая на каждого и сухой пищи на два дня. Каждый день мы были готовы итти, а до склада всего 11 миль – но нет возможности выйти из палатки: так снег несет и крутит. Не думаю, чтобы мы теперь могли еще на что-либо надеяться. Выдержим до конца, но мы, понятно, все слабеем, и наконец не может быть далек».

Последняя страница из дневника Скотта

Как могли они протянуть так долго в том ужасном положении, в котором они находились?

Дневник капитана Скотта лежит теперь в одном из зал Британского музея в Лондоне под зеркальным стеклом витрины, рядом с другими молчаливыми свидетелями прошлого. Он раскрыт на той странице, где умирающий полярный исследователь пишет, держа карандаш в обмороженных пальцах:

«Жаль, но я не думаю, чтобы я был в состоянии еще писать. Последняя запись – ради бога, не оставьте наших близких…»

Так погибли и последние трое участников английской экспедиции Скотта. Погибли в одиннадцати милях от склада, где их ждала пища, топливо – спасение…

Спустя восемь месяцев трупы их были найдены спасательной экспедицией на 79° 50 южной широты.

Причины катастрофы сам Скотт пытался об'яснить в своем «Послании к обществу», которое было написано им в последние дни. Не будем останавливаться на этом. Из того, что было уже сказано, с достаточной очевидностью вытекает, что главной и, пожалуй, единственной причиной гибели Скотта и его четырех спутников является организационная ошибка: странное пренебрежение к собачьему транспорту и неправильное и неполное использование его.

Гибель Скотта и его товарищей была встречена в Англии очень бурно.

Она не расценивалась бы как «поражение на-голову», дойди

англичане до полюса раньше норвежцев. Теперь же надо было искать виновника разгрома и потому вполне естественно, что многие в Англии обрушились на Амундсена. Это он «загнал» своего соперника! Правда, сам Скотт видит причину несчастья в другом – «в невезении во всех рисках» и громко заявляет в последние, самые страшные минуты своей угасающей жизни, что все у него «было продумано в совершенстве».

Нигде и ни в чем Скотт не упрекает норвежцев, нигде он не осуждает Амундсена и не называет его виновником своей гибели.

Ясно одно: Скотт не мог ни завезти на промежуточные склады, ни взять с собой больше продовольствия, чем это позволяли сделать транспортные возможности экспедиции. Никакие излишки провианта, никакое изобилие пищи на вспомогательных складах не могли бы спасти измученных людей, тащивших тяжести на себе. Чем больше было бы у них снаряжения и продовольствия, тем скорее все участники похода выбились бы из сил. Ошибкой было превратить собачьи упряжки во вспомогательное средство, а людей – во вьючных животных.

Понадобилось, однако, много времени, чтобы беспристрастный критик мог подвернуть спокойному и хладнокровному анализу события, происшедшие столько лет назад в мрачных ледяных пустынях Антарктики. Слишком остро переживалась еще гибель Скотта в Англии, слишком долго еще хмель победы опьянял умы норвежцев.

На обеде, данном в Лондоне Королевским Географическим обществом в честь Руала Амундсена, президент общества, небезызвестный лорд Керзон, в своей речи отметил все то значение, которое Амундсен приписывал собакам в смысле влияния их на благополучный исход норвежской экспедиции, и закончил:

– Позволяю себе поэтому предложить прокричать троекратное «ура» в честь собак!

Это было явной дерзостью, но Амундсен сохранил полное спокойствие, справедливо считая, что он стоит выше всяких нападок и оскорблений.

Теперь даже английский критик находит в себе достаточно беспристрастия, чтобы воздать Амундсену должное за его подвиг – «одно из самых совершенных проявлений превосходства человека над силами природы», хотя для науки были потеряны огромные возможности, не использованные Амундсеном. Тот же критик трезво указывает на организационные ошибки Скотта, приведшие к катастрофе.

Норвежские критики, и прежде всего сам Амундсен, преклоняются перед мужеством Скотта и его спутников, перед

проявленными ими величием духа и силой воли, и вполне признают заслуги английских исследователей Антарктики. Ведь Амундсен считал, что если бы Шеклтон еще в 1908 году разгадал природу Китовой бухты и выбрал Ледяной барьер местом своей зимовки, то Южный полюс был бы открыт за два года до норвежской экспедиции.

ПОИСКИ ДЕНЕГ

Едва успев прибыть в Тасманию и известить мир о благополучном окончании своей замечательной экспедиции, Амундсен уже с головой уходит в новые планы. Лучше сказать, он возвращается к тому прежнему плану, который ему пришлось так неожиданно и решительно изменить, когда пришла весть об открытии Северного полюса Робертом Пири.

Южный полюс достигнут, Амундсен стал мировой известностью и, конечно, на родине, в маленькой Норвегии, имя его сейчас превозносится. Почему бы этим не воспользоваться и не приступить сразу же к осуществлению старого замысла, перенеся поле своей деятельности из Антарктики в Арктику? Одним ударом можно разрубить гордиев узел многих затруднений и недоразумений, в особенности денежного характера. Когда-то что будет, но сейчас нужно ковать железо, пока оно горячо. «Нет большего мученья, как…» добывать нужные для экспедиции деньги! По собственному печальному опыту Амундсен знал, что очень часто это бывает делом совершенно безнадежным.

Мало того, Амундсен давно уже понял, что широкую публику как в Норвегии, так и во всей Западной Европе и в Америке научные исследования интересуют мало. Публике нужна сенсация, ее волнует борьба конкурентов в погоне за рекордами.

Скрывая свои честолюбивые мечты о достижении первым Северного полюса, Амундсен делал вид для широкой публики, что у «Третьей экспедиции „Фрама“ исключительно научные задания и что начальник ее даже в мыслях не лелеет никаких намерений „гоняться за рекордами“». А «широкая публика» в свою очередь делала вид, что она искренно верит этому.

– Я был настолько прост, – пишет сам о себе Амундсен, – что поверил, будто люди достаточно просвещены, чтобы понять и оценить это (т. е. научно-исследовательскую работу в Арктике). Но я ошибся—постыдно ошибся! Я сделал печальное открытие, что людям нужны именно рекорды. Наука для них пустой звук.

Поэтому Амундсен решает продолжать плавание «Фрама». Но предварительно нужно подготовиться к экспедиции. Время года было уже позднее и потому нельзя было рассчитывать, что «Фраму» удастся пройти через Берингов пролив в том же году. И вот Амундсен отправляет «Фрам» в Буэнос-Айрес на зимовку, а сам едет сначала в Австралию, а потом в Новую Зеландию, где выступает с докладами о своем походе к Южному полюсу. По окончании поездки он уезжает в Аргентину и прибывает в Буэнос-

Айрес за день до прихода туда «Фрама».

Крупный аргентинский капиталист дон Педро Кристоферсен, о котором мы уже упоминали, приходит здесь Амундсену на помощь и буквально спасает его от разорения. Вместе с Кристоферсеном Амундсен обсуждает план своей арктической экспедиции, причем оба приходят к выводу, что этот план надо изменить в смысле выбора нового направления.

Вместо того, чтобы еще раз огибать мыс Горн и затем пересекать весь Тихий океан, «Фрам» должен итти через Атлантический океан к Европе и, обогнув ее северные берега, итти на восток к Берингову проливу северо-восточным морским путем. Правда, при этом варианте экспедиции наверное придется зазимовать в пути еще до того, как начнется дрейф «Фрама» со льдами. Но лишняя зимовка будет только полезна для углубления научной работы и не повлияет на изменение плана…

Однако в осуществлении этого варианта что-то помешало Амундсену. Что именно, выяснить нам не удалось. Амундсен пишет, что Кристоферсен дал ему какой-то «правильный и мудрый» совет, но об'яснить, в чем он состоял, Амундсен «не имеет никакого права».

– Достаточно будет сказать, что результат снова заставил меня столкнуться с засовом и огромным висячим замком. Этот путь (т. е. плавание северовосточным проходом) был закрыт; единственно открытым оставался путь вокруг Америки.

Повидимому, Амундсена ожидали какие-то крупные неприятности в Норвегии, в связи с его запутанным финансовым положением, в которое он попал при резком и внезапном изменении своего плана первоначальной экспедиции. Этим об'ясняется и горечь его слов о людях, для которых «наука пустой звук», и вынужденное бездействие команды «Фрама», стоявшего на приколе в Буэнос-Айресе.

Конечно, Амундсен стал в Норвегии национальным героем. Но деньги любят счет, и его норвежских кредиторов могла удовлетворить расплата только звонкой монетой, а не звонкими словами о славе национального флага и т. п. Один из норвежских биографов Амундсена, постоянный сотрудник крупнейшей столичной буржуазной газеты, плоть от плоти своего класса, – невольно высказывает очень горькую правду, повествуя об отношении норвежцев к своему знаменитому земляку:

– У нас в Норвегии всегда так бывало. Каждый раз, когда Амундсен возвращался домой победителем из того иди иного похода, богатого подвигами, мы наперебой спешили друг перед другом превозносить его – на нашу долю тоже выпадала частица славы и почестей. Но когда дело у него не ладилось… тут мы

сразу же выступали со своей язвительной критикой.

Итак «Фрам» пока остался в Буэнос-Айресе; для сокращения расходов Амундсен списал с судна большую часть команды, отослав ее в Норвегию, куда и сам уехал летом 1912 года, закончив свою книгу о Южном полюсе. Немедленно по возвращении домой он приступил к чтению докладов о своей экспедиции к Южному полюсу, об'ездил всю Европу, а затем Северную Америку. В Америке он пробыл полгода, прочтя только в Соединенных Штатах 160 докладов, не считая бесчисленных дополнительных лекций в разных университетах и школах. Это был тяжелый труд. Нередко, проведя в поезде бессонную ночь, Амундсен должен был выступать с докладами и днем и вечером, иногда приезжая в лекционный зал прямо с вокзала. Непрерывные официальные приемы, банкеты, празднества, речи, столкновения с агентами антрепренера, шумная американская реклама, визиты членов «комитета по приему», визиты к губернаторам – бывшему, нынешнему и будущему, – бургомистру, членам городского совета и другим влиятельным лицам… Шумные поездки по городу в автомобилях с развевающимися флагами и духовым оркестром – для возбуждения у публики интереса к предстоящему вечернему докладу… Иной раз размеры и приемы американской рекламы превосходили всякие границы! Так, в одном городе со значительным процентом населения из скандинавских выходцев «комитет по приему» потребовал от Амундсена, чтобы тот взобрался верхом на какого-то битюга, разукрашенного лентами и бантами, и проехал по улицам во главе процессии из молодежи. Амундсен наотрез отказался от такого способа укреплять в Америке свою известность. Произошла бурная сцена.

– До драки дело не дошло, но уверяю вас, до нее было недалеко! – пишет Амундсен, рассказывая об этом.

Герою Южного полюса пришлось испытать немало унижений при собирании денег на покрытие своих расходов. Недаром он говорит: – Только не обладающий состоянием исследователь может понять те ужасные препятствия, которые возникают почти перед всеми исследователями, когда им приходится тратить свое время и труд на попытки собрать достаточный капитал для экспедиции. Бесконечные помехи и удары, наносимые гордости и самоуважению, – вот что сопутствует попыткам найти деньги, и это – трагедия в жизни исследователя.

Во время своей поездки по Соединенным Штатам Амундсен узнал, что вскоре будет открыт Панамский канал, и если «Фрам» прибудет в Колон к 1 октября 1913 года, то его судно будет пропущено первым. Немедленно отдается распоряжение привести

«Фрам» в Колон, куда он и прибыл 4 октября. Но открытие канала все откладывалось, и судно бесцельно провело два с половиной месяца в тропических водах. За это время подводная часть корабля заросла морской травой и ракушками.

Не дождавшись открытия канала, Амундсен отдал приказ итти старым путем на юг и затем через Магелланов пролив выйти в Тихий океан и подняться до Сан-Франциско с таким расчетом, чтобы прибыть туда не позднее мая 1914 года. Тогда экспедиция могла бы отплыть из Сан-Франциско в июне и еще летом войти в полярные льды. Для ускорения дела Амундсен зафрахтовал буксир, который и должен был довести «Фрам» от Пунта Аренас в Магеллановом проливе до места назначения.

Однако бессмысленное плавание «Фрама» в Колон и стоянка его там обошлись Амундсену дорого. «Фрам», вышедший из Колона 16 декабря, с большим трудом дополз к концу марта только до Монтевидео и вынужден был войти в док для очистки подводной части. Всякую надежду начать экспедицию летом 1914 года приходилось оставить. Такое большое опоздание привело к тому, что Амундсен приказал капитану отвести «Фрам» после очистки его подводной части в Норвегию. Попытка пройти в Берингов пролив через Тихий океан отпадала, оставался только один путь – через северо-восточный проход. Этим путем «Фрам» мог бы еще пройти в 1914 году.

Шестого апреля «Фрам» в четвертый раз покинул Буэнос-Айрес, куда он прошел из Монтевидео, и направился в Норвегию. И на этот раз дон Педро Кристоферсен оказал Амундсену значительную денежную поддержку.

– Без его влияния и помощи «Фрам», по всей вероятности, до сих пор стоял бы еще в Аргентине, – писал Амундсен в 1921 году.

Шестнадцатого июля 1914 года «Фрам» прибыл в норвежский военный порт Хортен в Кристианиа-фьорде. Здесь Амундсен предполагал поставить свое судно в ремонт. Вся команда была списана и раз'ехалась по домам. Можно было надеяться, что по окончании ремонтных работ удастся еще в том же году выйти в плавание на север, чтобы, обогнув Европу, войти в воды северо-восточного морского пути. Конечно, и при таком варианте Амундсен едва ли рассчитывал покрыть все расстояние до Берингова пролива за одну навигацию. Таких случаев история тогда еще не знала. Эта честь досталась только в 1932 году советскому ледокольному пароходу «Сибиряков». Но Амундсен мог надеяться пройти северо-восточным путем с одной зимовкой, как «Вега». Тогда он оказался бы осенью 1915 года в дрейфующих льдах к северу от Берингова пролива, т. е. к тому самому времени, к которому мог бы попасть туда и через Тихий океан via

Сан-Франциско. Значит, плавание «Фрама» из Америки в Норвегию никакого выигрыша во времени Амундсену не давало. Очевидно, дело было не в этом. По всей вероятности, нельзя было больше ждать: общественное мнение требовало от Амундсена действий, и разгуливание «Фрама» в течение двух лет вдоль восточных берегов Южной Америки никто не мог себе об'яснить. Кто мог знать, что здесь скрывалась тяжелая драма и упорная, хотя и безнадежная борьба?

Тщательный осмотр «Фрама» показал, что корабль находится в худшем состоянии, чем это казалось с первого взгляда. Судно было сильно тронуто гнилью, следы которой были замечены во многих местах еще во время перехода «Фрама» от Аргентины. Ремонт одного только корпуса должен был обойтись по крайней мере в 150 тысяч крон золотом. Новое препятствие, которого, казалось, никак не преодолеть! Но помощь Амундсену пришла совершенно неожиданно и с такой стороны, о которой еще месяц тому назад в широких другах Европы никто не мог и подумать.

Вспыхнула империалистическая война. Никто не мог предполагать тогда, как она обернется для Скандинавии, каковы будут ее последствия для Норвегии. А пока Амундсен счел себя вынужденным отказаться от правительственной субсидии в 200 тысяч крон, предоставленной в его распоряжение постановлением стуртинга. Государственная казна с началом европейской войны сразу сильно опустела, и 200 тысяч крон были для норвежского министерства финансов большими деньгами. Однако вскоре это положение радикально изменилось. Пока одни страны воевали, заливая землю кровью трудящихся, выбрасывая каждый день миллионы рублей, сжигая их в огне ураганных бомбардировок, уничтожая под развалинами недавно цветущих городов, топя в морских волнах в виде военных и торговых кораблей, топча под ногами в виде неснятых жатв, страны нейтральные богатели, их капиталисты засыпались деньгами, не зная, куда их девать. Одновременно росли цены, и голод начал стучаться в окна домов бедняков.

И вот наступило такое время, когда норвежское министерство финансов было радо, что у него берут деньги; и тогда Амундсен снова пришел за своей ассигновкой на 200 тысяч. Но это случилось много позднее, а пока Амундсен сидел у себя дома на берегу Буннефьорда, ломая голову над тем, где бы раздобыть денег на ремонт «Фрама» и как покрыть расходы по организации экспедиции.

Увы, ни ремонтом «Фрама», ни экспедицией на Северный полюс в Норвегии больше никто не интересовался. После первых недель, последовавших за началом мировой войны, когда в

нейтральных странах прошел период общего смятения, ужаса, переполоха, закрытия фондовых бирж, мораториума, банкротств, крахов, – все более или менее предприимчивые люди – те, у кого были хоть какие-нибудь деньги, и те, у кого никаких денег не было, но было жадное стремление их получить, ринулись, обгоняя друг друга, к одной цели: к скорейшему обогащению! В первый раз в своей жизни Амундсен – человек не деловой и до сих пор чуждый всякого рода стремлений к наживе, человек, никогда не умевший устраивать и вести даже собственные свои финансовые дела, в первый раз в своей жизни Амундсен тоже занялся различными финансовыми комбинациями. Он вложил все свое маленькое состояние в акции пароходных обществ, и в короткий срок нажил путем спекуляций около миллиона крон. Но и на этот раз, и кажется впервые в буржуазном мире, человек спекулировал не ради наживы, а для того, чтобы собрать необходимые средства на исследовательскую экспедицию. Пожалуй, это может до некоторой степени об'яснить образ действий Амундсена. Кроме того, будущее покажет, что простаку вообще не по дороге с прожженными дельцами. От амундсеновского миллиона скоро не останется ничего, а самого его опутают по рукам и по ногам темные пройдохи и чуть ли не по миру пустит родной брат!

Но обо всем этом будет еще сказано. Пока же вернемся несколько назад, к довоенному времени, к мирному и тихому 1909 году.

Амундсен никогда не был консерватором в использовании средств полярной техники. Если он стоял за собачий транспорт, то лишь потому, что этот способ передвижения до сих пор является непревзойденным в полярных странах при проведении углубленной научной работы. Нынешние воздушные экспедиции в Антарктике, как и отдельные полеты в Арктике, дают очень много в смысле разведки с воздуха, аэрофотос'емки, нанесения местности на карту, проверки и исправления существующих карт, но посадка и под'ем летающих машин з полярных странах до сих пор еще сопряжены со значительным риском. Поэтому вполне естественно, что Амундсен, сторонник коротких, решительных ударов – цель достигнута и можно считать дело законченным, – не мог не заинтересоваться теми широчайшими возможностями, которые способна дать исследованию авиация. В то время, когда велась подготовительная работа по организации экспедиции «Фрама», авиация еще переживала свое детство. Можно было лишь мечтать о том, что даст летательная машина «тяжелее воздуха» в будущем, но никаких практических выводов из этого не решался еще делать даже самый смелый фантазер.

Однако Амундсен еще в 1909 году интересуется опытами со змейковыми аппаратами и заказывает себе змеéк, который мог бы поднимать на воздух человека. Предполагалось производить при помощи такого аппарата воздушные разведки в дрейфующих льдах, когда «Фрам» пройдет к северу от Берингова пролива.

Змеек был сделан и на нем совершались удачные под'емы на высоту до 600 метров. Поднимался на воздух и сам Амундсен. Во время опытов со змейковыми аппаратами был убит молнией капитан Уле Энгельста, заместитель начальника экспедиции на «Фраме». На этом и закончились эксперименты Амундсена, тем более, что план его похода на «Фраме» уже изменился.

Вернувшись в Норвегию из Антарктики, Амундсен увидел, что за время его отсутствия авиация сделала очень большие успехи. В 1913 году, совершая поездку по Германии с докладами об экспедиции к Южному полюсу, Амундсен впервые увидел, как аэроплан оторвался от земли и начал парить в воздухе, плавно описывая круги. В неописуемом восторге Амундсен не мог отвести глаз от летающей машины, волнение овладело им.

– Я стоял, глядя на машину, летавшую по воздуху, а в памяти моей еще свежо было воспоминание о долгих санных поездках в Антарктике. За какой-нибудь час аэроплан покрыл расстояние, которое при путешествиях в полярных областях заняло бы много дней и стоило бы тяжелой работы, – рассказывал он об этом.

Конечно, для надобностей полярного исследования требуется, чтобы аэроплан мог продержаться в воздухе без посадки значительное время. И Амундсен понимал, что перед аэропланом лежит еще очень долгий путь. Но все же, все же…

Когда-то Амундсен решил сам научиться искусству навигации, чтобы быть независимым от капитана экспедиционного судна. Теперь он ревностно принимается за изучение летного искусства. Ведь для того, чтобы использовать все возможности, предоставляемые летающей машиной, нужно научиться летать самому! И Амундсен совершает несколько полетов в Германии и во Франции. Один из первых деятелей норвежской авиации капитан Сем-Якобсен дает ему уроки теории летного дела, и в конце 1914 года Амундсен покупает у своего учителя аэроплан системы Фармана. Уже тогда у него возникает мысль об использовании этого аппарата во время предстоящего плавания «Фрама» северовосточным путем.

Летом 1914 года Амундсен сдает экзамен на гражданского летчика. Первый полет он совершает в качестве пассажира, причем происходит катастрофа – аппарат падает с высоты десяти-двадцати метров и разбивается вдребезги. Нужно вспомнить, что ранние Фарманы походили на летающую этажерку, положенную

плашмя. Пилот и пассажир сидели между натянутых проволочек и тоненьких стоек, прямо под ногами людей разверзалась бездна.

И пилот, и Амундсен отделались только испугом. Но испуг этот прошел, очевидно, очень скоро, потому что Амундсен пожелал продолжать экзамен, указав на вторую машину, стоявшую на аэродроме. На этот раз все обошлось благополучно. Амундсен летал и как пассажир, и сам вел машину, элегантно приземлившись с высоты 150 метров. Ему был выдан аттестат за № 1, так как Амундсен был первым, кто выдержал в Норвегии испытание на звание гражданского летчика.

В списке норвежских сухопутных летчиков значится такая запись:

«Амундсен Руал, родился в 1872 году, местожительство: Кристиания, род занятий: полярный исследователь, летная школа: Военного ведомства, *Международный сертификат*: № 1; число летных часов: 20».

Но не только сам Амундсен обучился летному делу; еще будучи в Буэнос-Айресе, он предложил помощнику капитана «Фрама» лейтенанту Доксруду, который должен был принять участие в намеченной арктической экспедиции, использовать свое пребывание в Аргентине, чтобы научиться летать. При денежной поддержке дона Педро Кристоферсена Доксруд успешно сдал испытания и получил диплом летчика. Не удовлетворившись этим, Амундсен выражал желание, чтобы еще кто-нибудь из состава участников будущей экспедиции научился летному искусству.

Когда разразилась мировая война, Амундсен подарил свой Фарман государству для использования его для нужд военного ведомства. Ни о каких экспедициях – ни морских, ни воздушных, ни комбинированных – не могло быть больше и речи. Собственных средств у Амундсена не было, а мысль о частной поддержке он считал теперь безнадежной.

Итак, во время войны Амундсен последовал примеру многих своих сограждан и составил себе капитал. Но уже в 1916 году он прекратил свои финансовые операции, решив, что им уже накоплено достаточно денег для покрытия всех расходов по организации совершенно новой экспедиции. Главной статьей расхода должен был явиться капитальный ремонт «Фрама». Однако за те два года, что «Фрам» простоял в Норвегии, состояние судна значительно ухудшилось и выгоднее было построить новый корабль. На этом решении Амундсен и остановился. Весной 1916 года им был заключен контракт с судостроителем Кр. Йенсеном, который взялся построить корабль за 300 тысяч крон. Чертежи и расчеты для постройки нового

судна были основаны на опыте «Фрама» – оно должно было быть яйцевидной формы, т. е. днище судна делалось округлым, чтобы прямому напору льдов не подставлялось никакой поверхности. Давление льда только содействовало бы выпиранию судна вверх. Такая форма подводной части обеспечивала наибольшее сопротивление при наименьшей поверхности.

Одновременно с заказом корабля Амундсен занялся закупкой провианта и снаряжения для экспедиции. На этот раз ему пришлось отступить от обычного порядка: все закупки были сделаны им в Америке. Цены в Норвегии сильно поднялись и продолжали подниматься; к тому же норвежские коммерсанты оказались недобросовестными. Патриотизм патриотизмом, но дела остаются делами! В 1912 году при подготовке экспедиции в Арктику Амундсен заказал все консервы в Норвегии, но получил такой товар, что пришлось выбрасывать за борт ящик за ящиком! Во избежание повторения подобной истории Амундсен решил на этот раз произвести свои закупки за границей. Единственным свободным рынком тогда была Америка, и осенью 1916 года он отправился в Соединенные Штаты. Вопрос о снабжении экспедиции первоклассным провиантом был настолько важен, что Амундсен счел нужным возложить обязанности приемщика товара на самого себя. Задача была нелегкая. Пришлось об'ездить бесчисленное количество фабрик, перепробовать сотни сортов различных произведений американской пищевой промышленности. Один из друзей Амундсена, помогавший ему в работе, надолго приобрел отвращение ко всякой пище и на несколько дней слег в постель. Зато труды оказались не напрасными. Все продовольствие экспедиции было действительно превосходным.

В марте 1917 года Амундсен вернулся в Норвегию и посвятил все свое время подготовке к экспедиции, считая, что главные трудности остались уже позади. Но вскоре Соединенные Штаты вступили в мировую войну и вывоз всякого продовольствия из Америки был запрещен. Опять новое препятствие, которое могло задержать отплытие экспедиции на неопределенный срок. Однако, благодаря энергичной помощи Фритьофа Нансена, находившегося тогда в Соединенных Штатах, Амундсену была выдана экспортная лицензия, причем он дал обязательство пользоваться американским привозным провиантом только во время экспедиции. Впоследствии, когда все грузы прибыли из Соединенных Штатов в Норвегию, Амундсену пришлось пережить немало неприятных минут в связи с введением продовольственных карточек и полной невозможностью для населения достать многие продукты питания даже за огромные

деньги. Амундсена осаждали толпы добрых знакомых и друзей, надоедавших ему просьбами поделиться с ними тем или другим. Ведь в то время белую муку продавали только в аптеках по рецептам врачей! Амундсен твердо отклонял все просьбы, хотя, по его же словам, экспедиционных запасов продовольствия, рассчитанных на пять лет плавания, могло свободно хватить по меньшей мере на восемь. Но он дал обязательство и отступать от него не считал себя в праве.

Пока шли все эти подготовительные работы, Амундсен получил от правительства Соединенных Штатов Америки приглашение посетить боевые позиции американских войск во Франции и Бельгии Вероятно, основанием для этого приглашения был «разрыв дипломатических отношений» Амундсена с Германией. Когда немцы начали неограниченную подводную войну и стали топить, часто без предупреждения, суда и нейтральных государств, заподозренные в военной контрабанде, Амундсен выразил свое негодование и протест единственным доступным ему способом: явившись к германскому послу в Осло, он не принял протянутой ему руки, прочел вслух письмо об отказе от всех немецких орденов и иных знаков и вручил послу пакет с ними.

Нужно заметить, что, вообще говоря, Амундсен никогда не критиковал немцев за пользование подводными лодками для нанесения ущерба коммерческим судам вражеских и даже нейтральных стран, когда на этих судах перевозилась военная контрабанда. По его мнению, единственная надежда Германии на победу заключалась именно в подводной войне.

Пока Германия пускала ко дну чужие корабли, Амундсен еще терпел, но когда в октябре 1917 года было взорвано без всякого предупреждения норвежское судно и немецкая подводная лодка обстреляла спасательные лодки, в которые в панике спускался экипаж, Амундсен, возмущенный столь явным нарушением всех законов «морской этики», счел необходимым выступить с протестом.

Немецкая буржуазия надолго запомнила этот поступок Амундсена. И даже теперь некоторые норвежские биографы Амундсена стараются несколько замять эту «неловкость», допущенную знаменитым полярным исследователем, и стараются об'яснить, что «резкий протест Амундсена следует рассматривать совершенно изолированно, как не имеющий ничего общего с его взглядом на весь немецкий народ в целом».

Протест Амундсена мог иметь для него очень неприятные последствия, так как экспедиция на своем пути вдоль северных берегов Европы должна была проходить через ту зону, которую

немцы об'явили запретной и где они топили все суда. Но Амундсен поддался первому порыву – хотя и обдумывал свой шаг целые сутки, «чтобы еще раз взвесить свое решение»; кроме того, он не ожидал от немцев акта прямой мести. Все же, когда ему представился благоприятный случай, он принял все меры предосторожности.

НА «МОД» ВДОЛЬ БЕРЕГОВ СЕВЕРНОЙ АЗИИ

В день национального праздника – 7 июня 1917 года—судно Амундсена было спущено на воду и получило название «Мод», в честь норвежской королевы. Рассказывают, что Амундсен несколько видоизменил обычный церемониал, неуклонно соблюдаемый в буржуазных странах при спуске корабля со стапеля. Вместо того, чтобы разбить о форштевень «Мод» бутылку шампанского, он разбил о него кусок льда со словами:

– Я не намерен выказывать пренебрежения к благородной виноградной лозе. Но ты уже сейчас должна чувствовать себя в своей настоящей стихии! Для льдов ты построена и во льду будешь проводить свое лучшее время и там разрешишь свою задачу!

Это было сказано – очень эффектно, и произвело большое впечатление на публику, собравшуюся на верфи. Американские рекламные уроки не прошли даром, и как ни возмущался Амундсен методами своих американских антрепренеров, все же кое-что от них он перенял. Он крепко-накрепко запомнил, что громкие слова очень доходчивы до публики и прекрасно ею воспринимаются.

Для сокращения своих расходов, которые все росли вместе с ростом цен на материалы, Амундсен исхлопотал разрешение правительства использовать некоторые предметы корабельного имущества «Фрама»: мачты, снасти и т. п. Поднялся шум. Возникли разные «комитеты охраны „Фрама“». Раздавались голоса, что Амундсен совершает чуть ли не святотатство, грабя «старый доблестный „Фрам“». Нашлись «специалисты», ратовавшие за применение какой-то жидкости, якобы останавливающей начавшееся гниение древесины. Опрыскивая этой жидкостью поврежденные части корпуса судна, можно еще сласти судно от гибели и т. д. Новое препятствие, новые задержки подготовительных работ. Пока «Фрам» спокойно гнил в Хортене, никто не интересовался судьбой славного корабля, но стоило только заговорить о снятии с него никому ненужного имущества, как самые превыспренные чувства обуяли норвежских пламенных патриотов. Амундсен всю жизнь сам был патриотом, однако того, что происходило сейчас, он не понимал! С горьким чувством вспоминает он об этих днях, когда против него была начата целая кампания. Амундсен был так занят снаряжением экспедиции, что ему некогда было высказать свое искреннее мнение о

«деятельности» комитета охраны «Фрама».

Вскоре «Мод» была приведена в Кристианию; началась работа по установке 240-сильного мотора, по оснастке судна, устройству и отделке внутренних помещений и т. д. Стали прибывать и участники будущей экспедиции. Первым явился старый соратник и друг Амундсена, спутник его по походам «Йоа» и «Фрама», Хельмер Хансен. Сначала предполагалось, что Хансен пойдет в плавание первым штурманом, но в воздаяние многих его заслуг Амундсен решил назначить его капитаном «Мод». Затем в состав команды вошли: Вистинг – первый штурман, Карл Сундбек – машинист и Рейне – парусник. Все трое участвовали в плавании «Фрама» в Антарктику, а Хельмер Хансен и Вистинг и в походе к Южному полюсу. Таким образом, Амундсен заручился помощью четверых своих старых товарищей. Остальными участниками экспедиции были: молодой ученый Харальд Свердруп, теперь один из крупных зарубежных полярников, Кнудсен, Тессем и Тоннесен В состав экспедиции входило всего девять человек вместе с Амундсеном. Он всегда устанавливал очень жесткие штаты! Зато участники его экспедиции бывали всегда загружены работой и должны были уметь делать все. Единственный научный сотрудник экспедиции на «Мод» Х. Свердруп занимался не только научно-исследовательской работой, но и исполнял обязанности повара, отдаваясь этому делу со всем пылом и рвением. Правда, произведения его поварского искусства далеко не напоминали те кушанья, которые выходят из умелых ручек норвежских дам, назубок выучивших какой-нибудь «Подарок молодым хозяйкам».

Весной 1918 года Амундсен снова побывал в Америке, где выступал с докладами о своей поездке на фронт, и лишь за несколько недель до отплытия «Мод» вернулся в Норвегию. Еще перед этим он виделся в Лондоне с командующим американскими военно-морскими силами адмиралом Симсом, который ознакомил его с методами, применяемыми союзниками при борьбе с немецкими подводными лодками. Накануне выхода «Мод» в море норвежский посол в Германии посоветовал Амундсену испросить у германских военных властей разрешение на плавание у северных берегов Европы, иначе какая-нибудь подводная лодка может пустить «Мод» ко дну. Амундсен поблагодарил за добрый совет, но твердо заявил, что он не будет обращаться к германскому правительству ни с какими просьбами. Получив от адмирала Симса сведения о наиболее благоприятном времени для прохода опасной зоной (когда немецкие подводные лодки уходят домой для возобновления своих запасов), Амундсен решил попытаться пройти и без разрешения.

Двадцать четвертого июня 1918 года «Мод» покинула

Кристианию. Наконец-то начиналась та экспедиция, к которой Амундсен готовился так давно и которая потребовала от него шести лет упорнейшей работы! Сколько было преодолено препятствий, сколько трудностей, подчас совершенно неожиданных, возникало со всех сторон! План 1908 года становился реальностью, хотя осуществлялся он несколько иначе. Вернее, с другой стороны. Вместо того, чтобы войти в воды Ледовитого океана через Берингов пролив Амундсен теперь собирался войти в них с запада, пройдя туда северо-восточным проходом.

«Мод» была по своим размерам меньше «Фрама»– всего 292 тонны (вместо 407 тонн «Фрама»), но шире. Считают, что качествами своей постройки она превосходила «Фрам». Из-за долгой проволочки научное оборудование экспедиции устарело, теперь это послужило ей только на пользу – все инструменты были приобретены заново.

Четырнадцатого июля Амундсен присоединился к экспедиции в Тромсо. Оттуда «Мод» прошла в последнюю норвежскую гавань Вардо, а затем вышла в море. Кончилась подготовительная стадия, начиналась серьезная часть пути: впереди была опасная зона, где повсюду шныряли немецкие подводные лодки, где каждая минута могла грозить гибелью. Эту часть пути Амундсен справедливо считал самой страшной. Были приняты все меры предосторожности: спасательные лодки подготовили к спуску в любую минуту, в них погрузили провиант на две недели. Спасательные пояса, теплая одежда и т. п. держались наготове.

Впрочем опасения его были напрасны: немцы нигде не показывались и никто не угрожал «Мод».

Обогнув северную оконечность Европы, «Мод» направилась дальше к востоку вдоль берегов Северной России и через месяц после выхода из Кристиании достигла Югорского Шара. Здесь в состав экспедиции вошел один из русских радистов Геннадий Олонкин. Амундсен счел очень полезным его участие в плавании «Мод», так как многие радиосообщения передавались на русском языке; кроме того, Олонкин мог послужить переводчиком при сношениях с разными народностями севера и северо-востока Азии.

Состояние льдов в том году было довольно неблагоприятным для плавания в этих водах, и весь август был потрачен на проход через льды Карского моря. 9 сентября «Мод» обогнула крайний северный пункт Азии – мыс Челюскина. За всю историю человечества она была лишь седьмым судном, прошедшим мимо этого мыса (первыми были «Вега» Норденшельда с «Леной», затем «Фрам» Нансена, потом «Заря» «Таймыр» и «Вайгач» Вилькицкого

и Толля). Со свойственной Амундсену внимательностью и уважением к трудам своих предшественников, он потом во время зимовки поставил на мысе Челюскина знак: на медном шаре был выгравирован путь «Веги» и сделана надпись: «В память покорителей северо-восточного прохода Адольфа Эрика Норденшельда и его славной команды. Экспедиция „Мод“ 1918–1919 г.».

За мысом Челюскина «Мод» встречала все более непроходимые льды и 13 сентября вынуждена была остановиться на зимовку у восточного берега Таймырского полуострова. Здесь в «Гавани Мод», как было названо это место, экспедиция провела ровно год. Зимовка была не особенно приятна для Амундсена, но он считался с ее вероятностью и потому решил использовать время стоянки в «Гавани Мод» как можно продуктивнее. Были построены метеорологическая и магнитная обсерватории, где велись непрерывные наблюдения; кроме того, подвергнута научному изучению северная часть Таймырского полуострова, не обследованная предшествовавшими экспедициями. Амундсен намечал также исследование островов Северной Земли, за несколько лет перед тем открытых русской экспедицией Вилькицкого. Но тяжелое состояние льдов помешало осуществлению этого плана; пришлось удовольствоваться только санной поездкой на остров Малый Таймыр.

Таким образом, севернее этого острова экспедицией Амундсена не было сделано ничего, и честь подробного изучения и исследования островов Северной Земли целиком досталась советским полярникам. Г. А. Ушаков – первый начальник постоянной радио-метеорологической станции на острове Домашнем в группе островов Сергея Каменева (у западных берегов Северной Земли) и его ближайший помощник геолог Н. Н. Урванцев во время своих санных поездок нанесли на карту всю группу островов Северной Земли и, благодаря этой блестящей работе, заняли место в первых рядах исследователей Арктики.

Долго и томительно тянулось время зимовки. Ледовые условия были крайне неблагоприятны и даже в летние месяцы «Мод» не освободилась от тяжелых об'ятий полярных льдов. Пришлось взрывать лед, и только 12 сентября 1919 года – ровно через год от начала зимовки – «Мод» опять оказалась на чистой воде. Но уже через одиннадцать дней льды снова стиснули судно со всех сторон, и экспедиция застряла вторично – на этот раз у острова Айона в Чаунской бухте у северо-западных берегов Чукотского полуострова.

В день окончания зимовки двое из команды «Мод»—Кнудсен и Тессем – покинули корабль. Оба ушедших погибли, и трупы их

были найдены через несколько лет, в разное время розыскными экспедициями, организованными советским правительством по просьбе норвежского правительства. Около трупа Тессема был найден пакет из прорезиненной материи с донесениями Амундсена и некоторыми научными материалами.

В описании их ухода, вернее, ухода Тессема, потому что Кнудсен был послан сопровождать его, – описании, сделанном Амундсеном в разное время, есть что-то недосказанное. Очень может быть, что у него были с Тессемом какие-то трения и он воспользовался случаем избавиться от неприятного спутника. Возможно, что неудачное развитие экспедиции «Мод» с первых же ее шагов, тяжелая зимовка и т. д. заставили Тессема пожалеть, что он пошел в плавание и устрашиться перспективы просидеть во льдах еще несколько лет. Так или иначе, но он ушел с ведома Амундсена и последний принял все меры, чтобы путешествие Тессема прошло по возможности гладко и закончилось благополучно, и дал ему надежного и опытного спутника. Гибель Тессема и Кнудсена – единственный случай катастрофы с людьми за все экспедиции Амундсена. Как уже упоминалось раньше, его спутник по плаванию на «Йоа» Густав Юль Вик умер от болезни. От болезни же умер в Колоне участник плавания «Фрама» – Бек.

Первая зимовка была чревата для Амундсена всякими неприятностями. В конце сентября, спускаясь по лесенке на лед с беременной собакой в руках, он был сшиблен другой собакой, в недоумении остановившейся на ступеньках, а потом стремительно кинувшейся обратно на палубу. Амундсен упал с высоты трех метров, ударившись правым плечом прямо о гладкий и твердый, как камень, лед. От боли он почти потерял сознание и только с помощью Вистинга мог вернуться на «Мод». Вистинг проходил в Норвегии краткий курс подачи первой помощи и потому исполнял в экспедиции обязанности врача. Он осмотрел Амундсена и нашел у него сложный перелом плеча. При малейшем прикосновении к перелому мускулы плеча сокращались и начинались сильнейшие судороги. Боясь, что при наложении гипсовой повязки рука срастется как-нибудь неправильно и плечевой сустав потеряет свою подвижность, Вистинг положил руку в лубок. Первые дни Амундсен очень страдал от непрекращающихся болей, вызываемых судорогами, и даже вынужден был слечь в постель. Затем после нового осмотра Вистинг прибинтовал ему руку к телу и в таком виде Амундсен проходил пять недель; через три недели стали замечаться признаки некоторого улучшения.

Накануне того дня, когда повязка должна была быть снята, Амундсен вышел утром в сопровождении собаки прогуляться и

неожиданно очутился носом к носу с медведем. Пришлось отступать или, вернее, обратиться в самое позорное бегство. Со всех ног помчался Амундсен к сходням, проложенным со льда на палубу корабля, а медведь погнался за ним по пятам.

– Нужно хорошо бегать, чтобы угнаться за медведем, но еще лучше, чтобы убежать от него, – шутит Амундсен, вспоминая об этом событии.

У самых поручней, через которые Амундсен собирался уже перевалиться на палубу, медведь настиг его и одним ударом огромной лапы свалил на сходни. Амундсен упал ничком на сломанную руку и ждал, что сейчас все будет кончено. Но нет, час его еще не пробил! Собака, которая приманила медведя к «Мод» и, как потом оказалось, раздразнила его, снова появилась в поле зрения разоренного зверя и отвлекла его внимание от лежавшего на сходнях человека. Амундсен мгновенно вскочил на ноги и взбежал на палубу, крича во все горло: медведь! На шум, собачий лай, медвежий рев и крики Амундсена выскочили люди, и медведь был застрелен.

Товарищи осмотрели Амундсена, но не нашли у него никаких серьезных повреждений. Лубки, в которых лежала сломанная рука, при падении Амундсена свалились, однако с рукой ничего плохого не произошло. Наоборот, Амундсен мог даже шевелить ею, не испытывая боли. Немного побаливало плечо, да сильно опух сустав кисти. Вот и все – в общем Амундсен при встрече с медведем отделался очень дешево.

Впрочем, позднее, при более тщательном осмотре пострадавшего, были найдены некоторые ранения, ускользнувшие сперва от внимания доктора Вистинга. Штаны Амундсена из оленьего меха и анорак из собачьего меха оказались сзади разорванными, а на «восточной половине центра тяжести тела» красовались четыре глубокие кровавые полосы от медвежьих когтей!

К концу декабря Амундсен поправился совершенно, и рука его стала функционировать почти нормально. Но это далось ему нелегко. Помимо обычного лечения массажем, он прибег к лечебной гимнастике, курс которой прописал себе сам. Вначале рука была до того неподвижна и так плохо сгибалась в суставах, что Амундсен не мог поднимать ее хотя бы настолько, чтобы держать в пальцах карандаш. Поэтому он ежедневно по нескольку раз проделывал такое упражнение: садился на стул, опираясь на его спинку всем туловищем, а потом, взяв правую руку левой, изо всех сил старался заставить ее подниматься. Это мучительнейшее упражнение он повторял в течение ряда недель. К концу 1918 года Амундсен мог уже доставать рукою до лица, однако

понадобилось много месяцев, чтобы она пришла в полный порядок. Спустя три года, будучи в Сиэтле на Аляске, Амундсен обратился к врачу-рентгенологу, и тот сделал несколько снимков с больной руки. Оказалось нечто изумительное! Судя по рентгеновскому снимку, перелом был таким тяжелым, что Амундсен вообще должен был лишиться способности двигать рукой.

Вскоре после этого случая с Амундсеном произошла новая неприятная история. Работая в магнитной обсерватории при свете большой керосиновой лампы, он внезапно почувствовал себя плохо, с огромным трудом выбрался наружу и еле-еле доплелся до «Мод». Обсерватория была выстроена очень основательно и сверху завалена снегом. Таким образом, стенки ее почти не пропускали воздуха и вентилировалась она скверно. А большая керосиновая лампа, подвешенная к потолку, поглощала очень много кислорода. То ли получалась неправильная газовая смесь, и потому лампа выделяла при горении какие-то ядовитые газы, то ли слишком много сгорело кислорода воздуха, но только организм Амундсена подвергся сильному отравлению, и сердце у него сдало.

Сильнейшее сердцебиение продолжалось у Амундсена несколько недель, и прошли месяцы, прежде чем он оправился настолько, чтобы как следует приняться за обычную работу. В общем, такое болезненное состояние продолжалось у него целый год. Вероятно, нормальная деятельность сердца так и не восстановилась, потому что в 1922 году, когда Амундсен показывался врачам, они посоветовали ему отказаться от продолжения своей исследовательской работы, если он хочет еще пожить. Но это не помешало ему совершить в ноябре 1922 года большой поход на лыжах от Уэнрайта до Коцебу на Аляске, когда им было пройдено за десять дней свыше 750 километров.

Все эти несчастья и неприятности, свалившиеся на Амундсена, привели к тому, что он лишен был всякой возможности принимать участие в санных поездках, которые совершали поздней осенью, весной и летом его сотоварищи, занимавшиеся исследованием области, где зимовала экспедиция. Еще в феврале 1919 года Амундсен был так слаб, что небольшая прогулка с под'емом на гору в пятнадцать метров высоты совершенно истощала его силы.

Как уже упоминалось раньше, «Мод» покинула место своей первой зимовки 12 сентября 1919 года. Через одиннадцать дней, пройдя устье Лены и миновав Ново-Сибирские острова, она достигла западного берега острова Айон, где и осталась на вторую зиму. Амундсену положительно не везло! Мало того, что

на подготовку к экспедиции было потрачено целых шесть лет – теперь к этим шести годам прибавилось еще два, а «Мод» даже и не начинала своего полярного дрейфа со льдами. Но делать было нечего. Приходилось вооружиться терпением, а путешествия в полярных странах учат искусству ждать и терпеть. Однако следовало как-то известить мир о ходе экспедиции «Мод», и Амундсен пытается прежде всего наладить какую-нибудь связь с внешним миром. Хотя на «Мод» была радиостанция, но она не действовала как следует, и во время зимовки у Таймыра не поддерживала переговоров даже со станцией на Диксоне. Поэтому Амундсен послал трех человек в Нижне-Колымск, но телеграфа там не оказалось. В Средне-Колымске радиостанция не действовала. Оставалось только попробовать послать депеши в Анадырь, куда 1 декабря и отправилась санная партия. Сдав там депеши и дождавшись ответных телеграмм, участники поездки вернулись на «Мод», потратив на это путешествие больше полугода.

В течение всей второй зимовки Амундсен ни разу не покидал корабля, и исследование ближайших областей производилось его спутниками. В частности Свердруп с октября 1919 по май 1920 года занимался изучением местности между рекой Колымой и Чаунской бухтой и собрал очень ценный материал по этнографии чукчей. Все это время велись также постоянные метеорологические и геофизические наблюдения.

В начале июля 1920 года лед вскрылся, и Амундсен решил итти прямо в Ном на Аляске, на что у него было много важных причин. Во-первых, надо было пополнить снаряжение и произвести кое-какой ремонт, во-вторых, опыт двух прошедших лет показал, что для того, чтобы войти в дрейфующие льды, следует подняться довольно далеко на север от Берингова пролива. И, наконец, в-третьих, у Амундсена еще пошаливало сердце, и он счел необходимым показаться какому-нибудь специалисту. Он не хотел оставаться на корабле, если состояние его здоровья не позволит ему принимать участие в повседневной работе экспедиции. И еще больше не хотел быть в тягость своим товарищам. Мало ли что может случиться во время полярного дрейфа? Быть может, придется оставить «Мод» и спасаться по льдам пешком?

Но без борьбы он не желал сдаваться. Поэтому он с непоколебимой энергией взялся сам за свое лечение, решив заставить сердце работать нормально, и регулярно совершал прогулки – по палубе судна, если было ненастно, или на берегу, если погода стояла хорошая.

Седьмого июля «Мод» двинулась дальше на восток и, борясь

со сплоченными льдами, стала медленно продвигаться к Берингову проливу. Через две недели она обогнула мыс Дежнева. Северо-восточный проход был пройден! Дальнейший путь не представлял особых трудностей, и 27 июля «Мод» прибыла в Ном.

«Северо-восточный путь пройден на всем его протяжении, – пишет Амундсен в своем дневнике 23 июля, – мне посчастливилось соединить его с моим плаванием северо-западным проходом в 1906 году и таким образом впервые совершить кругосветное плавание в арктическом океане. В наше время рекордов это имеет свое значение».

В Номе еще четверо участников экспедиции оставили «Мод». Команда корабля состояла теперь только из четырех человек: Амундсена в качестве начальника, Свердрупа в качестве научного сотрудника, Вистинга и Олонкина. Продолжать плавание при такой ничтожной команде было чрезвычайно опасно. Однако. Амундсен не остановился перед этим препятствием, и осенью 1920 года «Мод» снова выходит в море.

«Возможно, что мы подвергались очень большому риску, выходя в море на судне таких размеров, как „Мод“, и имея всего лишь четырех человек для управления судном в случае бурной погоды. Но мы все были людьми испытанными, никто из нас ничуть не опасался, как пойдет дело», пишет Амундсен, рассказывая о принятом им решении продолжать экспедицию.

Неизвестно, какая судьба постигла бы «Мод» и ее отважную команду, если бы судно вошло в дрейфующие льды. История полярных исследований не знает такого примера, когда ответственнейшая и опасная экспедиция предпринималась бы при столь ничтожном числе участников. Но, быть может, к счастью для Амундсена и его спутников, плавание «Мод» закончилось очень скоро. К северу от Берингова пролива состояние льдов оказалось очень неблагоприятным; огибая мыс Сердце-Камень, «Мод» сломала винт, льды прижали ее к берегу, и экспедиции пришлось в третий раз остаться на зимовку в 110 километрах от Берингова пролива у северо-восточных берегов Чукотского полуострова. Несчастье – а, может быть, в данном случае и счастье, – преследовало Амундсена.

Несмотря на острый недостаток рабочих рук, и эта зима прошла в усиленной работе. Производились ценные научные наблюдения, собирались этнографические коллекции, совершались санные поездки. Вистинг и Свердруп за два месяца об'ехали все Чукотское побережье от мыса Сердце-Камень до залива Креста и обратно.

Всю зиму по соседству с норвежцами стояли три чукотские яранги. Амундсен поддерживал с чукчами самые дружеские

отношения и охотно делился с ними провиантом: в том году промысел на побережье Чукотки был плохой. Когда наступила весенняя оттепель, первой заботой Амундсена было отвести «Мод» в Сиэтл на Аляске и поставить ее в ремонт. Для пополнения своего экипажа он надумал нанять пятерых чукчей. Те охотно приняли его предложение, глубоко растрогав Амундсена такими словами:

– Куда бы ты ни пошел, туда и мы пойдем с тобой. О чем бы ты нас ни попросил, мы выполним, кроме только того случая, когда ты прикажешь нам покончить самим с® своей жизнью. Тут мы попросим тебя повторить твое приказание!

Конечно, это – ораторские прикрасы, пышная и высокопарная речь, которой, возможно, Амундсен даже и не понял как следует. Неоспоримо все же, что он всегда умел устанавливать добрые отношения с племенами арктического побережья Старого и Нового света и неизменно пользовался с их стороны большим уважением.

В конце августа 1921 года «Мод» прибыла в Сиэтл. Экспедиция на корабле заканчивалась для Амундсена, уже увлеченного новыми планами. Остальные его спутники в 1922 году снова предприняли попытку войти в дрейфующие льды к северу от Берингова пролива, вошли в них и провели среди льдов еще три года. В плавании этом принимали участие восемь человек под командой капитана Вистинг а; научную работу по-прежнему вел Х. Свердруп с помощью молодого шведского геофизика Ф. Мальмгрена, позднее участвовавшего в полетах Нобиле 1928 года и погибшего во льдах у северовосточных берегов Шпицбергена.

ТЯЖЕЛЫЕ ВРЕМЕНА

Пока «Мод» стояла в Сиэтле, ремонтируясь и принимая снаряжение и провиант на семь лет. Амундсен уехал через Америку домой в Норвегию раздобывать денег. Он узнал, что норвежский стуртинг ассигновал ему на продолжение экспедиции 500 тысяч крон. Это было очень важным известием и тем более приятным, что деньги отпускались без всяких просьб со стороны Амундсена! Пока самые могущественные державы оружием разрешали свои экономические противоречия, норвежские капиталисты сколотили себе огромные состояния. Норвежская государственная казна не знала, что ей делать с излишками средств, которые уже начинали ее стеснять. Расплата за спекуляцию на чужих страданиях была еще далеко: кризис 1923 года, последствия которого тяжело почувствует на себе Норвегия, еще не наступил. Можно было поделиться частицей военных сверхприбылей и с полярным исследователем, сделавшим кое-что для прославления маленькой Норвегии. Ведь он, как и в первые два раза, ушел в свое плавание на «Мод» с тяжелой думой о долгах, которых у него стало еще больше!

Но ассигнованных экспедиции 500 тысяч крон оказалось уже недостаточно к тому времени, когда Амундсен явился за их получением. Стоимость норвежской кроны сильно упала и продолжала падать, покупательная способность отпущенной Амундсену суммы уменьшилась вдвое; приходилось доставать необходимые средства еще где-то и как-то.

В связи с этим интересно ознакомиться со списком тех учреждений и лиц, которые оказали Амундсену денежную помощь перед его отплытием из Норвегии на «Мод». На первом месте стоит государственная субсидия – 200 тысяч крон. На втором—взнос судовладельца и банкира А. Клавенесса – 50 тысяч. Затем идут 49 500 крон, собранных главным образом в Бергене через… зубного врача профессора Кристиансена. Среди жертвователей—семь судовладельцев, давших от семнадцати до двух с половиной тысяч крон. Далее: 20 тысяч крон перевел по телеграфу в Ном по приходе туда «Мод» в 1920 году друг и благодетель Амундсена дон Педро Кристоферсен. Всего было получено денежных средств около 322 тысяч крон, причем отдельных средних, а тем более мелких взносов не поступало вовсе. Таким образом, финансовая поддержка была оказана Амундсену только государством и крупными капиталистами. Народ безмолствовал…

Если обратиться к списку торговых фирм, снабдивших

экспедицию своей продукцией бесплатно, то и здесь мы увидим исключительно солиднейшие норвежские торгово-промышленные предприятия. Нет никакого сомнения, что они поддерживали Амундсена преимущественно в целях рекламы и притом рекламы, рассчитанной на долгий срок. Эти фирмы до сих пор помещают в норвежских изданиях «полярные» об'явления, как это видно из прилагаемых иллюстраций. Еще в сентябре 1921 года Амундсен в письме к своему верному другу аптекарю Цапфе, писал из Сиэтла: «С нашим новым снаряжением: аэропланом, искусными летчиками, радио-телеграфом и т. п. мы будем в состоянии провести гораздо лучшую работу, чем могли это сделать до сих пор…»

Теперь все его внимание поглощает мысль об использовании в Арктике аэроплана. Авиация, выросшая и окрепшая за годы войны, достигла уже значительных успехов. Аэропланы совершают длительные полеты без посадки и летают при всякой погоде. Вполне естественно, что Амундсен возвращается к тому плану, который занимал его уже двенадцать лет тому назад, когда он привлекал к участию в своей экспедиции на «Фраме» летчика, и который в 1914 году побудил его купить аэроплан. По возвращении в Норвегию он услышал об аэропланах Юнкерса нового типа, только-что поставивших мировой рекорд на продолжительность полета и продержавшихся в воздухе двадцать семь часов без спуска. И вот у Амундсена возникает мысль предпринять трансполярный перелет от материка до материка через Ледовитый океан. Он решил начать этот перелет от мыса Барроу на северном берегу Аляски и лететь через океан до Шпицбергена (такой полет был осуществлен через шесть лет – в 1928 году – американцами Уилкинсом и Эйельсоном, норвежцем по происхождению, по маршруту Амундсена, но минуя полюс).

Конечно, под этот – в то время почти фантастический план – Амундсен тотчас же подвел научную базу. Та часть Ледовитого океана, которая простирается от северных берегов Аляски до северных берегов Европы, т. е. так называемый Полярный бассейн, еще никем не исследован. В этой области не было никогда ни единой экспедиции, ни единого судна и ни единой собачьей упряжки. Изучение ее имеет величайшее научное значение: полюса – это «определители климата» умеренных зон. Знание геофизических условий у Северного полюса—огромный вклад в науку. И потому «мой интерес к трансполярному перелету был продиктован не исключительно только жаждой приключений, но был также интересом географа и ученого», – пишет об этом сам Амундсен.

Мы уже видели, каким географом и ученым был Амундсен.

Едва ли только эти интересы побуждали его заниматься разработкой новых планов. К тому же он не мог не понимать, что при стремительном однократном полете аэроплана над полярным бассейном, когда более чем вероятна не слишком блестящая погода и уж наверное будет плохая видимость, почти никаких наблюдений исследователю производить не придется. В лучшем случае он соберет кое-какие данные о температуре, атмосферном давлении и состоянии льдов (последнее с весьма сомнительной точностью из-за искажения перспективы и изменчивости светотени на льду). Пожалуй, можно будет – тоже с сомнительной точностью – решить вопрос о нахождении в полярном бассейне неизвестных еще земель. Открытие Пири показало, что собственно полярная область занята дрейфующими льдами; большие глубины, найденные там, между прочим, и Нансеном, свидетельствуют о том, что значительных пространств суши, а тем более какого-либо континента, там быть не может.

Вот и все научные достижения, которые мог бы извлечь из своей воздушной экспедиции через полюс Амундсен. Позднее полет Уилкинса и Эйельсона, длившийся, между прочим, 20 с половиной часов, не дал ровно никаких научных результатов.

Пробыв в Норвегии очень недолго, он приехал туда инкогнито, стараясь не привлекать к себе ничьего внимания, под фамилией «мистера Джонсона из Нью-Йорка» и даже, как говорят, отпустил большую седую бороду и оседлал свой характерный орлиный нос большими роговыми очками с темными стеклами. – Амундсен снова отправился в Америку, сопутствуемый летчиком Омдалем, впоследствии своим верным спутником в воздушных экспедициях 1925–1926 годов. В Нью-Йорке он приобрел аэроплан Юнкерса для отправки его в Сиэтл на «Мод» и обсуждал план полярного перелета с Директорами аэропланного завода «Кэртис», получив от них еще аэроплан Кертиса «Ориоль» как вспомогательную машину для небольших разведочных полетов.

Чтобы скорей добраться до Сиэтла, а заодно лучше ознакомиться с машиной, Амундсен решил лететь через Америку. Время было дорого. Носились слухи, что у Амундсена появились конкуренты, которые тоже разрабатывают планы трансполярного перелета. Надо было спешить. Эта спешка едва не повела к катастрофе. Около какого-то городка в штате Пенсильвания аэроплан пошел на вынужденную посадку, налетел на пень и перевернулся. Пассажиры были выброшены из кабины, но, к счастью, все уцелели, отделавшись небольшими ушибами и царапинами.

В тот же день Амундсен писал одному из своих друзей: «Мотор перегрелся и остановился. Спланировали с 6 тысяч футов

и встали на голову у какого-то старого пня. Со всеми нами все обошлось благополучно».

По прибытии в Сиэтл, куда спешно был доставлен по железной дороге новый аэроплан, Амундсен срочно закончил все приготовления и 1 июня 1922 года вышел в плавание. У мыса Хоуп, на западном берегу Аляски, Амундсен и Омдаль покинули «Мод», которая продолжала свой путь и уже 8 августа вмерзла, наконец, в дрейфующие льды около острова Геральда, к востоку от острова Врангеля, начав свой трехлетний дрейф со льдами у берегов Азии.

Еще до ухода «Мод» Амундсен снесся с капитаном одной американской шхуны, шедшей из залива Коцебу к мысу Барроу, перегрузил на нее с «Мод» свой аэроплан Юнкерса, оставив самолет Кэртиса на судне, где в числе команды был летчик, и сам с Омдалем перешел на шхуну. Затем шхуна направилась к месту назначения, но, не дойдя до него, высадила своих пассажиров на берег у Уэнрайта. Кроме Омдаля, Амундсена сопровождал еще кинооператор. Все трое сейчас же приступили к постройке зимовочного дома из привезенного с собой леса. Этот дом был расположен в часе ходьбы от эскимосского поселка.

Летом 1922 года газеты разнесли по всему миру весть, что в конце июня норвежский полярный исследователь Амундсен намерен совершить полет через полярный бассейн от берегов северо-западной Америки до Гренландии или Шпицбергена. У Амундсена не было с собой радиостанции, как не было никакой телеграфной станции и в ближайших окрестностях его зимовки – Модхейма. Но еще до от'езда из Норвегии он оставил письмо брату с просьбой в такое-то время опубликовать его содержание. Это показывает, что Амундсен давно уже оставил мысль о продолжении опасного плавания на «Мод» и всецело переключился на новый, еще более опасный план.

В письме Амундсена было указано, что он предполагает лететь до мыса Колумбия на Земле Гранта, где его спутник по плаванию на «Йоа» Готфред Хансен оставил в 1919 году для экспедиции «Мод» склад продовольствия. Полет должен был занять около пятнадцати часов, а Юнкере мог продержаться в воздухе тридцать два часа. На случай вынужденной посадки Амундсен брал с собой необходимое снаряжение и провиант. При благополучном окончании перелета он намеревался вернуться на «Мод». Каким образом предполагалось осуществить это – неизвестно. Правда, на «Мод» была теперь прекрасная радиостанция, так что местонахождение судна можно было определить в любой момент, но дальше?.. Между прочим, веру Амундсена в возможность возвращения на «Мод» разделяли все

его сотоварищи, даже такой опытный и трезвый человек, как Х. Свердруп. Правда, он сознавался потом, что у них в то время не было достаточного знакомства с условиями полетов в полярных странах и навигации с воздуха над дрейфующими льдами.

В июле до Норвегии дошло известие, что Амундсен вынужден был отложить полет из-за позднего времени года. Если к плану перелета через полюс многие вообще отнеслись крайне скептически, то теперь, когда полет не состоялся, стали раздаваться голоса, обвинявшие Амундсена в нерешительности. Так уж устроен буржуазный мир! Одновременно появились претенденты на первенство в выработке плана трансполярного перелета. Американец Эдвин Нооти обвинил Амундсена в краже у него идеи полета через полюс, с которой он выступил в 1921 году. Такое обвинение было, конечно, вздорным. Мы уже видели, что планы Амундсена восходят к более давнему времени. Кроме того, он еще в 1916–1918 годах обсуждал с американским аэроклубом мысль об использовании аэропланов для арктического исследования и набрасывал план полета от Эта на северо-западной оконечности Гренландии через полюс до мыса Челюскина. Собственно говоря, Амундсен даже претендовал на звание первого, кто решил прибегнуть к летательным машинам в качестве транспортного средства в полярных странах. В своей книге «Моя жизнь» он подчеркивает это дважды, проводя аналогию с методами Нансена, революционизировавшими технику полярного исследования.

«Будущее полярного исследования лежит в воздухе, – пишет он, – и я дерзаю потребовать для себя того отличия, что я был первым серьезным полярным исследователем, который понял это, и первым, кто показал на практике будущие возможности этого метода».

Заслуги Амундсена в этом отношении огромны, неисчислимы, однако справедливость требует заметить, что все же швед С. Андрэ был первым, кто увидел, где лежит будущее полярного исследования, а русский военный летчик Нагурский был первым, кто предпринял на аэроплане длительные полеты в Арктике. В августе 1914 года Нагурский в поисках полярной экспедиции Г. Я. Седова совершил у западных берегов Новой Земли пять полетов, причем один Из них был сделан над открытым морем на расстоянии 100 километров от новоземельского побережья.

Зиму 1922–1923 года Амундсен провел в Номе, куда в декабре 1922 года он пришел на лыжах из Модхейма. Лишь за несколько месяцев до того лондонские врачи посоветовали ему «избегать всяких физических усилий», если он хочет пожить еще

«сверх тех немногих лет», которые ему остались. Несмотря на такие предупреждения специалистов по сердечным болезням, он прошел за десять дней 750 километров от Уэнрайта до Коцебу, затем еще 180 километров от Коцебу до Диринга и, наконец, 400 километров от Диринга до Нома, отдыхая всего лишь несколько часов по ночам и делая в среднем по семьдесят пять километров в сутки по снегу и льду.

Это было одно из самых утомительных путешествий, когда-либо совершенных Амундсеном. Тем не менее оно нисколько не отразилось на состоянии его здоровья. Так, во всяком случае, думал и говорил он сам, не желая этим «хвастаться, а чтобы обратить внимание на изумительные целительные силы, заложенные в теле человека, когда он (как я, например) всю свою жизнь, с ранней юности работает над сохранением своего тела в том первоначальном состоянии, в каком природе хочется его видеть!»

Весна 1923 года застает Амундсена опять в Уэнрайте за лихорадочной работой по подготовке к полету. Судьба попрежнему немилостива к неутомимому исследователю, не желающему сдаваться без борьбы и проводящему на севере уже четвертую зиму. В мае аэроплан был готов к старту. Однако при первом же пробном полете, когда летчик Омдаль стал садиться на лед, у машины лопнула левая лыжа. Починить ее не было никаких средств и вообще игра не стоила свеч, потому что обнаружились неправильности в самой конструкции аппарата. Правда, Амундсен привез с собой поплавки для аэроплана, и лыжи можно было бы заменить, но тогда исключалась всякая возможность спуска на льды, а, стало быть, и под'ема с них.

Итак, пять лет прожито, хотя и не безрезультатно, но к решению главной задачи, теперь еще более усложненной, даже не приступлено. Есть от чего притти в отчаяние, но отчаянию нет места в сердце Амундсена. Он решает остаться в Уэнрайте и послать Омдаля в Сиэтл за новым шасси. А путь неблизкий, средства сообщения самые примитивные. До ближайшей телеграфной станции 600 километров. Все это. конечно, не останавливает Амундсена – лишняя непредвиденная задержка, новое препятствие, но оно будет преодолено.

Тем временем в Норвегии, до которой в апреле 1923 года дошла весть о том. что Амундсен в июне намеревается совершить трансполярный перелет, принимались меры для оказания помощи отважному исследователю. Морское ведомство направило на Шпицберген вспомогательную экспедицию в составе трех самолетов под командой Лейфа Дитриксона, впоследствии участника обеих славных воздушных экспедиций Амундсена и его

спутника в трагическом полете на спасение Нобиле в 1928 году. Норвежские аэропланы совершили ряд полетов у кромки льдов в ожидании прилета Амундсена, но никто не появлялся.

Наконец, в Европе было получено следующее сообщение из Модхейма: «Пробный полет был предпринят 11 мая. Результат очень неудовлетворительный. Сожалею, что мне приходится отказаться от полета».

Это известие было встречено в Норвегии очень недоброжелательно. Амундсен предвидел, что к его планам отнесутся с подозрением и что общественное мнение обвинит его в нерешительности. Поэтому сейчас же после аварии самолета он составил об этом акт, засвидетельствованный одним из трех европейцев, живших в Уэнрайте. Такая предосторожность оказалась не лишней.

Ближайший соратник Амундсена, научный сотрудник экспедиции «Мод» Х. Свердруп в своем послесловии к полному посмертному собранию сочинений Амундсена рассказывает о всех переживаниях, огорчениях и разочарованиях, которые достались на долю Амундсена.

«Деньги играли ничтожную роль для Амундсена, – пишет он, – они были необходимыми средствами, без всякой внутренней ценности. Многие из его экономических затруднений об'яснялись, конечно, тем, что он не питал интереса и вкуса к подробностям денежных вопросов».

Победа не давалась Амундсену даром. Но платой за них, по мнению Свердрупа, были не деньги (хотя Амундсен из богатого человека превратился в банкрота), не многие годы жизни, проведенные в борьбе со стихиями в Арктике или Антарктике, не трата физических сил и энергии. Все это Амундсен считал вполне естественной ставкой в своей борьбе. Нет, за свои победы он заплатил утратой «светлой веры» в людей. Когда он вырабатывал какой-нибудь отважный план, ему приходилось вымаливать денежные средства, как нищему, встречая повсюду или холодный отказ, или презрительное пожимание плечами. Но когда он возвращался из своих экспедиций победителем, на него изливались почести и деньги, и люди считали особой честью показаться в его обществе.

Пишущий эти строки был свидетелем одного из триумфов Амундсена. Торжественная встреча. Весь город во флагах. Разукрашенная почетная пристань, к которой пристал герой со своими спутниками. Триумфальный в'езд в город среди многотысячных толп. Ликующие крики. Гром пушек с крепости, салюты норвежских и иностранных военных судов. Вечером «факельцуг», музыка, восторженные восклицания… Но прошло

несколько дней и все забыто…

Узнав об аварии амундсеновского самолета, многие в Норвегии пересмеивались: Амундсен и Омдаль нарочно сломали аэроплан, они и не думали серьезно о трансполярном полете, они боялись, не посмели лететь. Теперь они сами рады такому исходу дела…

Таково было положение вещей в Норвегии, когда Амундсен решил послать Омдаля в Сиэтл. Но в это время в Уэнрайте было получено сообщение от некоего Хаммера, рекомендованного Амундсену норвежским консулом в Сиэтле, что у него есть для Амундсена три новых самолета. Амундсен немедленно выехал в Сиэтл.

Здесь начинается мрачнейшая и труднейшая полоса жизни Амундсена, испортившая ему много крови и сильно подточившая его здоровье.

При встрече с Хаммером Амундсен узнал, что тот побывал в Берлине и на свою ответственность заказал там для Амундсена новый Юнкерс улучшенного типа. Амундсен был невероятно растроган такой заботливостью совершенно незнакомого ему человека и сразу же отнесся к нему с необычайным доверием. Заказ обыкновенного аэроплана Амундсена не устраивал. Попытки, произведенные в Уэнрайте, а также радиограмма с «Мод» о трех неудачных полетах Одда Даля и Вистинга на самолете Кэртиса, привели Амундсена к выводу, что для полетов в Арктике годится только гидроаэроплан, вернее, два гидроаэроплана специальной конструкции для посадки и под'ема с моря, со снежной или ледяной поверхности. Но где взять денег для приобретения таких машин?

Тут Хаммер изложил перед изумленным Амундсеном гениальный план: денежные средства можно собрать путем продажи специальных открытых писем, отпечатанных на тончайшей бумаге, и «полярных» марок, которые должно выпустить норвежское правительство. Амундсен возьмет в свой полет эти открытки с наклеенными на них марками, и потом всякий в Америке или Европе заплатит сумасшедшие деньги за марку с почтовым штемпелем: «Северный полюс»! Амундсен поверил в этот гениальный план, зная, что на свете есть много любителей, собирающих марки, и коллекционеров, охотно покупающих редкие вещи.

И вот, выдав Хаммеру полную доверенность на ведение всех дел от имени Амундсена и на заключение за его счет всяких сделок, Амундсен выехал в Европу. Действительно, норвежское почтовое ведомство согласилось выпустить особую «полярную» марку. Продажа таких марок должна была дать крупный доход,

так как до того времени Норвегия никаких спекулятивных марок не выпускала. А тут количество «полярных» марок было ограничено и продавались они в Норвегии только в течение одного дня. Конечно, эти марки немедленно вызвали у филателистов большой интерес и приобрели значительную ценность. Вскоре у Хаммера набралось около десятка тысяч долларов.[11]

Вместе с Хаммером Амундсен побывал в Копенгагене на совещании с представителем немецких аэропланных заводов Дорнье, работавших тогда в Италии, ибо по Версальскому договору Германии запрещено было строить аэропланы. Убедив Амундсена, что денег хватит, Хаммер заказал заводу целых три самолета, обязавшись уплатить за них по 130 тысяч крон. Завод немедленно приступил к выполнению заказа, не требуя никакого обеспечения.

Весной 1924 года Амундсен ездил в Италию, чтобы присутствовать при пробных полетах машин; здесь до него дошли очень тревожные слухи, о деятельности Хаммера. Хаммер делал безответственные заявления, заключая от имени Амундсена сделки, и, между прочим, сильно хвастался своими достижениями в области полярных исследований. По его словам, он уже совершил 21 полет со Шпицбергена и будет управлять одним из гидроаэропланов в предстоящей экспедиции Амундсена.

В конце июня 1924 года наступал срок платежа за самолеты, но денег у Хаммера не оказалось. Амундсен немедленно опубликовал о своем разрыве с Хаммером; тот, моментально сообразив, что на свет дневной выплывут различные его делишки не вполне чистоплотного свойства, быстро «улетел» в Японию.

Порвать с Хаммером и об'явить об аннулировании выданной ему доверенности было легко; гораздо труднее было ликвидировать все денежные претензии по обязательствам Хаммера, заключенным от имени Амундсена. Мало того: Хаммер заключал обязательства в суммах, значительно превышавших те средства, на которые Амундсен мог рассчитывать. Таким образом в торгово-промышленных кругах Амундсен оказывался в роли афериста.

Для Амундсена, столь щепетильно относившегося к обязательствам всякого рода, это было сильнейшим ударом. Но судьба приготовила для него еще удар, более чувствительный. Родной брат Амундсена – Леон Амундсен, ведавший до этих пор всеми делами исследователя, неожиданно испугался, решив, что комбинации Хаммера гибельно отразятся и на его делах. Леон вел до сих пор все приходо-расходные книги брата. Руал никогда не интересовался бухгалтерией брата, слепо ему доверяя. Теперь

Леон, опасаясь, что Руал будет об'явлен банкротом, решил, что при катастрофе брат не уплатит ему тех денег, которые был должен – что-то около 100 тысяч крон. Конечно, при нормальном ходе дел этот долг был бы покрыт поступлениями от продажи книг Руала и от его публичных докладов.

Но со всех сторон поступали денежные требования по обязательствам, заключенным Хаммером. Обязательства эти были оформлены по всем требованиям закона. Значит, претензии Леона отступали на задний план. Для спасения своих денег Леон состряпал комбинацию: Руал еще до выступления других кредиторов продаст свое имение на берегу Буннефьорда и полностью покроет свой долг Леону.

Для читателей, незнакомых с тонкостями буржуазных процедур, поясним, в чем тут дело. Амундсену было пред'явлено больше денежных претензий, чем У него было денег. В таких случаях в капиталистических странах об'является «конкурс над делами несостоятельного должника». Управление конкурса определяет размеры «пассива», т. е. сумму долгов должника, и «актива», т. е. сумму, которую можно получить от продажи его имущества, товаров, недвижимости, от из'ятия его вкладов и текущих счетов в банках и т. д. Актив пропорционально распределяется между кредиторами. Таким образом, если у должника долгов на 100 тысяч, а имущества на 50, то каждому кредитору будет выдано по полтиннику за рубль. Если бы по делам Амундсена было учреждено конкурсное управление, то расчет с Леоном был бы произведен тоже неполным рублем. Но Леон хотел получить с брата все деньги и потому обратился к нему с требованием продать имение и немедленно уплатить всю сумму задолженности. Потом уже Руал мог об'явить себя несостоятельным должником и ходатайствовать об учреждении конкурса.

Прямому и честному характеру Руала такая комбинация претила. Он готов был поступиться всем своим достоянием, чтобы расплатиться с кредиторами, но не питал никакого желания стать соучастником брата в его грязной комбинации– уплатить долг полностью только ему «по знакомству», «из родственных чувств», за счет других кредиторов. План Леона мог рассматриваться только как уголовно наказуемая попытка сокрыть имущество и обмануть кредиторов.

Амундсен потребовал от брата свои приходо-расходные книги, чтобы точно установить сумму долга. Леон отказал. Можно было пред'явить к Леону иск и потребовать сдачи книг через суд. Или же просить суд об'явить Амундсена несостоятельным должником; тогда само конкурсное управление

потребует, от Леона книги.

Так Амундсен и сделал, хотя перспективу об'явления себя несостоятельным должником рассматривал с неописуемым стыдом.

И вот знаменитейший в мире полярный исследователь, герой, не раз прославлявший свою родину, оказался без всяких средств к существованию и только милостью суда у него была сохранена кровля над головой. Поистине страшное и унизительное положение. И никто не протянул ему руку помощи, никто не бросил в лицо норвежскому буржуазному обществу упрека, никто не заклеймил презренного поведения богачей, жадно цеплявшихся за жалкие крохи амундсеновского достояния, лишь бы вернуть свои деньги. Герой «Йоа», «Фрама», «Мод»… Но «Йоа» стоит на чужбине в Сан-Франциско в парке Золотых Ворот и доживает свой век, «Фрам» гниет в двух шагах от Осло, в Хортене, охраняемый «комитетами», а «Мод»?.. На «Мод» накладывают арест, когда она в 1925 году возвращается в Сиэтл. Своеобразное поздравление с благополучным окончанием многолетнего дрейфа во льдах!

Но это еще не все. Соотечественники обрушились на Амундсена с обвинениями не только денежного свойства. Стали распускать слухи, что Амундсен нарочно придумал всю историю с Леоном, чтобы, стакнувшись с ним, обмануть кредиторов. В самом деле: при наличии претензий Леона сумма долга повышалась, и Амундсен выплачивал кредиторам меньше, чем им следовало бы, не будь претензий Леона. Еще более злостные сплетники поспешили сообщить, будто две эскимосских девочки пяти и девяти лет, привезенные Амундсеном в 1920 году в Норвегию, его собственные незаконные дети. О, ужас! И будто он прижил их с эскимосками во время своих научно-исследовательских путешествий в полярные страны.

Вспоминаются обвинения, пред'явленные доктором Куком в его споре с Р. Пири. Узнав, что честь открытия Северного полюса признана за Пири, Кук телеграфировал президенту Соединенных Штатов свой протест, заявляя, что Пири человек безнравственный, что он за восемнадцать лет своего пребывания в северной Гренландии увеличил вдвое население этой области.

Такие же обвинения теперь сводили на-нет все достижения, все славные открытия норвежского исследователя. Пусть он герой Южного полюса, покоритель северо-западного и северо-восточного морских путей! Но он прижил незаконных детей, да еще от эскимосок! Долой его! Никто даже не хочет сообразить, что плавание Амундсена на «Йоа» совершалось в 1903–1906 годах, а в плавании на «Мод» он провел 1918–1920 годы и затем

часть 1921–1922. Эскимосским же девочкам было пять и девять лет в 1924 году. Кроме того, по заверениям всех спутников Амундсена, он всегда относился особенно строго к вопросам морали и во время своих экспедиций запрещал своим подчиненным вступать в связи с туземными женщинами. Все равно, эти показания не помогали. Значит, подчиненным запрещал, а себе разрешал! Вот он каков!

Нет ничего удивительного в том, что измученный травлей, оставшийся без всяких средств, Амундсен переживал тягчайшие минуты. Впоследствии, вспоминая об этих днях, он говорил: «У меня нехватает слов для описания всей трагичности моего положения всего лишь три коротких года тому назад. После тридцати лет упорных, направленных к достижению одной цели трудов, и после жизни, прожитой в строжайших понятиях о чести, мое имя начали трепать и топтать в грязи только потому, что я доверился недостойному человеку! Это было невыносимым унижением!»

Нужен был очень стойкий характер, железная решимость, непреклонная воля, чтобы человек, прижатый к стене, не сломился и смог отбиться от врагов, яростно наседавших на него со всех сторон. Чего только не говорилось о прославленном путешественнике! Он шарлатан, авантюрист, прожектер… Забыты были и северо-западный путь и Южный полюс! О северо-восточном пути нечего и говорить – это была, по мнению общества, неудавшаяся экспедиция. Конечно, третье большое полярное путешествие Амундсена не отличалось таким ослепительным внешним блеском, каким отмечены плавание «Йоа» или поход к Южному полюсу. Зато научные материалы, собранные во время плавания «Мод», особенно в течение трех лет ее дрейфа со льдами, представляют совершенно исключительную ценность и по своему количеству и по качеству. Еще ни одна полярная экспедиция не проводила такой обширной и разнообразной научной работы, как экспедиция «Мод» в 1918–1925 годах. Разумеется так называемая «большая» европейская публика не могла это оценить. Амундсен пережил все невзгоды и не сломился. «Псы сорвались с цепей, – говорил он, – пусть себе воют, меня им не напугать». Он старался не обращать внимания на газетные нападки; но все же его самолюбию был нанесен ужасный удар. Вот как благодарят соотечественники того, кто своими путешествиями прославил родину, сделал ее имя известным всему миру! Амундсен не был бы живым и страстным человеком, если бы его не задевала больно вся эта грязная шумиха, поднятая жадными до сенсаций буржуазными газетами. С этих пор он стал более подозрительным и угрюмым, начал

избегать разных официальных встреч, чествований и празднеств, окончательно утратив «светлую веру в людей» и узнав настоящую цену чувствам и восторгам буржуазного общества.

Еще так недавно его волновали честолюбивые планы организации большой воздушной экспедиции. Морское и почтовое ведомства Соединенных Штатов Америки обещали ему свою поддержку, продажа «полярных» марок и открыток, казалось, сулила крупные поступления денежных средств… Заказанные самолеты дали отличные результаты на испытаниях: высота под'ема 3 200 метров с грузом в две тонны, нужная длительность полета без посадки… Теперь все это разлеталось в прах. Правда, итальянское правительство предлагает Амундсену обеспечить его всеми нужными средствами, если он согласится на то, чтобы экспедиция прошла под итальянским флагом и примет должность помощника ее начальника. Но Амундсен твердо отклоняет предложение:

– Я летаю только под норвежским флагом!

Немного позже одна итальянская газета предлагает Амундсену субсидию в два миллиона лир. Но мосты уже сожжены: все снаряжение и провиант, отправленные на север, затребованы обратно. Летом 1924 года в Тромсо стали приходить различные грузы, очевидно, предназначенные для какой-то полярной экспедиции. Тогда же было зафрахтовано по поручению Амундсена моторное судно «Хобби». Тромсенский друг Амундсена аптекарь Цапфе ломал себе голову в ожидании подробных инструкций. Вместо них пришло письмо: «Будьте добры отослать все прибывшие грузы отправителям и прислать мне счет на расходы. Удастся мне справиться с этим двойным кризисом—экспедиция „Мод“ – полет к полюсу – таким образом, что я не окажусь прижатым к стене, и я еще вернусь к этому».

Тучи сгущаются все больше. Мало того, что нет денег, что газеты треплют доброе имя Амундсена, что все его замыслы рушатся. На горизонте появляются все новые и новые конкуренты, которые тоже разрабатывают планы арктических полетов.

Для расплаты с заводом Дорнье надо было достать 14 тысяч фунтов стерлингов (около 140 тысяч рублей золотом) – большие деньги… Где их взять?

Запутанность собственных денежных дел и тень, наброшенная на его доброе имя и славу, до чрезвычайности затрудняли получение Амундсеном помощи и поддержки для организации задуманной им полярной экспедиции. А ведь эта экспедиция должна была быть только пробной – чисто разведочной. Уже тогда Амундсен ясно видел, что для более подробного и глубокого изучения полярных стран с воздуха

нужен не аэроплан, а дирижабль, как более надежное средство передвижения. Но о покупке дирижабля нечего было и думать.

Поездка Амундсена осенью 1924 года по Америке с докладами потерпела полнейшую неудачу. Звезда его, очевидно, закатилась и за океаном. Газетные статьи тоже почти не приносили никакого дохода. Вернувшись в Нью-Йорк, Амундсен мрачно сидел у себя в номере гостиницы, погрузившись в тяжелые размышления и подсчитывая, сколько лет ему понадобится, чтобы покрыть выручкой от чтения докладов расходы по содержанию «Мод» и ее команды и полету к полюсу. Получалось что-то вроде трехзначного числа. Очевидно, перед Амундсеном «закрылись все проливы и его карьере полярного исследователя приходит конец, и притом довольно бесславный!»

В это время зазвонил телефон. Амундсен неохотно снял трубку в полной уверенности, что предстоит какое-нибудь скучное и бесцельное газетное интервью или, еще того хуже, неприятный разговор с кем-нибудь из потерпевших от комбинаций Хаммера.

Начало разговора не предвещало ничего интересного:

– Я встречался с вами много лет тому назад во Франции, во время войны…

Сотни людей представлялись Амундсену в разное время и по разному поводу… Что же дальше?

Но следующие слова, произнесенные мужским незнакомым голосом, заставили Амундсена встрепенуться и со вниманием прислушаться:

– У меня есть средства. Я дилетант в области полярных исследований, но очень ими интересуюсь и мог бы предоставить известную сумму для новой экспедиции, если мне будет дана возможность участвовать в ней.

Пять минут спустя незнакомец уже сидел у Амундсена. Это был американский инженер Линкольн Элсворт, сын миллионера.

С этого момента началась большая и искренняя дружба между прославленным полярным исследователем, к сожалению, не имевшим никаких капиталов, и энергичным американцем. Единственный сын богатейших родителей предпочел трудный и тернистый путь географа-исследователя (тем более полярных стран) комфорту деловых контор или пышной роскоши светских салонов и фешенебельных клубов.

В американском справочнике мы читаем: «Элсворт, Линкольн. Исследователь, авиатор, родился в Чикаго, Иллинойс, 12 мая 1880 г., холост. Инженер-изыскатель Великой Тихоокеанской железной дороги при изучении трассы через Канаду 1902–1907 гг., затем инженер-строитель на постройке

железной дороги к западу от Монреаля, Канадской Тихоокеанской железной дороги; золотоискатель 1909 г.; инженер на золотых приисках на Аляске 1910 г.; организатор геологической экспедиции, производившей разрез через Анды от Тихого океана до верховьев реки Амазонки 1924 г.».

Таким образом, в день встречи в Нью-Йорке с Амундсеном Элсворту было уже сорок четыре года. Но он все еще зависел от отца, крупного капиталиста; собственных денег у него было в то время не больше 10 тысяч долларов.

Элсворт-старший принял Амундсена не особенно любезно.

– А что вы станете делать, если я приду к решению не оказывать вам помощи?

– То же, что всегда – буду искать помощи в другом месте, – так, якобы, ответил ему Амундсен. – Где есть воля, там всегда найдется выход.

ПО ВОЗДУХУ ДО 88 °СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ

Элсворт-отец дал Амундсену наличными 85 тысяч долларов, или по курсу того времени около 1 70 тысяч рублей золотом, на покупку двух гидроаэропланов и на покрытие части других расходов. Единственное условие, которое выговорил для себя Элсворт-сын, – руководство экспедицией будет принадлежать в равной мере как Амундсену, так и Элсворту, причем она будет называться по имени обоих исследователей.

Конечно, силы были неравны – Элсворт, хотя и руководивший уже исследовательскими экспедициями, был сущим младенцем в полярных путешествиях и, собственно говоря, не имел никакого права претендовать на руководство воздушной экспедицией, задуманной Амундсеном. Но это право давали ему деньги. Правда, он вел себя достаточно корректно, скромно держался в тени, не настаивал на том, чтобы экспедиция проводилась под американским флагом и относился к Амундсену с неизменным почтением ученика к строгому и любимому учителю. И Амундсен по достоинству оценил такое поведение Элсворта.

Итак все тучи как будто рассеялись. Можно было приступить к подготовке экспедиции, которая могла состояться весной 1925 года. Базой ее был выбран Шпицберген – классический пункт отправления воздушных экспедиций со времен Андрэ, О своем соглашении с Элсвортом Амундсен сообщал своим друзьям в Норвегии так:

«Кстати, несколько слов о Линкольне Элсворте, который дал около 100 тысяч долларов на новый полет. Он хочет сам принять участие, но предоставляет мне руководство. Надеюсь, наши замечательные летчики поддержат. Премьер-лейтенант Я, Рисер-Ларсен будет заместителем начальника экспедиции. Флаг остается норвежским».

С огромной энергией и жаром принялся Амундсен за работу. Заказанные им гидроаэропланы Дорнье-Валь «N-24» и «N-25» были сданы фирмой в Кингсбэе на Шпицбергене весной 1925 года. К началу мая там собрались все участники воздушной экспедиции: сам Амундсен, Элсворт, два пилота морского ведомства – Рисер-Ларсен и Дитриксон и два механика – Омдаль и немец Фойхт.

Перед своим от'ездом из Америки Амундсен и Элсворт составили, заявление, датированное 30 декабря 1924 года, и сдали его на хранение норвежскому консулу в Нью-Йорке.

Содержание этого документа было таково: не имея возможности приобрести три машины для перелета от Шпицбергена до Аляски и потому удовольствовавшись покупкой лишь двух самолетов, организаторы экспедиции решают предпринять пока только рекогносцировку для будущего большого полета через весь полярный бассейн. Эта мера предосторожности была принята на тот случай, если впоследствии поднимутся разговоры, что Амундсена опять постигла неудача, и он до полюса не долетел.

Такие разговоры и толки потом, конечно, были. Вот почему в отчете о полете 1925 года Амундсен неоднократно упоминает о своей главной цели, давно задуманном и заботливо выношенном плане полета через полюс от Шпицбергена до Аляски. И он заявляет, что в 1925 году у него было очень мало надежды проникнуть до самого полюса из-за, якобы, незначительного радиуса действия гидроаэропланов.

Отлет экспедиции из Кингсбэя должен был произойти как только установится хорошая погода. Амундсен надеялся воспользоваться первым же благоприятным днем, и потому уже к 19 мая все подготовительные работы были закончены и машины отведены на место старта.

Никто из участников экспедиции, кроме Амундсена, не имел знакомства с полярными льдами, и все шестеро были совершенными новичками в вопросах полярной авиации. Все сведения, которыми располагал Амундсен, относились к пяти полетам Нагурского и к трем пробным полетам летчика Одда Даля, летавшего с «Мод» и разбившего машину при посадке. Никто не мог сказать с уверенностью, окажутся ли в полярной области годные для спуска места и вообще будет ли у аэропланов возможность произвести посадку на лед или на воду. Амундсен надеялся, что такие места найдутся и посадку совершить удастся. Но это было мнение полярного исследователя, а не авиатора. Состояние полярных льдов никогда еще не рассматривалось с точки зрения пилота и потому возможность спуска во льдах или на льды была самым неопределенным и сомнительным пунктом амундсеновской программы.

Правда, можно было надеяться на совершение беспосадочного полета до полюса и обратно – радиус действия самолетов допускал такую возможность. Но нельзя было основывать весь полет только на этой возможности. Приходилось рассчитывать и на посадку на воду среди льдов или же на самые льды. Как она произойдет, никто не представлял себе точно – ни начальник экспедиции, ни оба летчика. Поэтому благополучный исход полета зависел от многих случайностей, и элемент риска в этом новом предприятии Амундсена был огромен.

Еще во время работ по подготовке к отлету Рисер-Ларсен сообщил Амундсену, что итальянское правительство готово продать сравнительно за недорогую цену – всего за 400 тысяч крон—свой военный дирижабль «М-1». И Амундсен и Элсворт нашли эту цену приемлемой, и оба тотчас же набросали вчерне план организации большой научно-исследовательской трансполярной экспедиции на этом дирижабле. Новый план не только не отменял уже организованной экспедиции к полюсу на гидроаэропланах, но, напротив, придавал ей вес и увеличивал ее значение. Теперь, имея в запасе большую экспедицию с использованием более мощного и менее рискованного средства передвижения в полярных странах, можно предпринять нынешний полет с целью изучения геофизических условий, существующих в области около полюса, и состояния там ледовой поверхности. Поскольку Амундсен видывал полярные льды, он был вполне уверен в том, что там всегда найдется достаточно много ровных мест, годных для под'ема на воздух и посадки аэроплана. Однако, будущее показало, что судить об условиях спуска аэроплана на полярный лед должен не арктический исследователь, а летчик. Что первому кажется ровной поверхностью, то второй будет считать совершенно непригодным для своей цели.

Никогда еще за все свои прежние экспедиции Амундсен не предоставлял такого большого места случаю при осуществлении своих планов. Никогда еще он не вносил в программу своих действий такого значительного элемента риска. На этот раз его знаменитое рассуждение об «удаче» и «неудаче», «победе» и «поражении» не выдерживает никакой критики. План полета на аэропланах к полюсу без предварительной, быть может, многолетней работы по испытанию самолетов в Арктике, без изучения всего комплекса климатических, метеорологических, ледовых условий был, разумеется, отважен до дерзости, но, право, мало чем отличался от безумной попытки Андрэ в 1897 году перелететь от Шпицбергена до Аляски через полюс на воздушном шаре.

Но Амундсен зашел так далеко, что уже не мог остановиться на полдороге. Труднейшая и мрачнейшая, хотя уже и пережитая им, полоса жизни принудила его к такому предприятию. Может быть, на «Мод» он удовлетворился бы только короткими разведочными полетами над льдами с возвращением к своему кораблю. Теперь даже разведочный полет принимал форму серьезнейшей и опаснейшей воздушной экспедиции. Амундсен и пятеро его спутников начинали полет, в котором все строилось на одних предположениях.

Чудесная, совершенно летняя погода настала 21 мая, и Амундсен решил лететь. Машины, хотя и сильно перегруженные, благополучно стартовали со льда и направились к северу. Впрочем «благополучие» было иллюзорным (об этом участники экспедиции узнали позднее) – при старте у одного из аэропланов сорвало на днище несколько заклепок и разошелся шов. Услышав сквозь шум моторов какой-то подозрительный звук, летчик Дитриксон понял, в чем дело. Еще можно было прекратить полет, но, боясь новых задержек, Дитриксон решил лететь. Ко всем многочисленным неизвестным величинам в труднейшем уравнении, за разрешение которого взялся Амундсен, прибавилась еще одна: как-то сядет на воду поврежденный самолет? Ведь в корпусе его обязательно откроется течь!

Первые часы полета прошли вполне благополучно. Некоторая перестраховка экспедиции заключалась в том, что в полете участвовали две машины. Если что-нибудь случится с одной, на помощь придет другая. Поэтому оба самолета все время старались не терять друг друга из вида, что было не легко из-за плохой видимости и постоянных туманов.

Сидя на носу самолета в кабине для наблюдателя, Амундсен переживал минуты сильнейшего волнения и вместе с тем радостного торжества! Страшное бремя, наконец, спало с его плеч: насмешливое презрение соотечественников, которое столько раз приходилось ему чувствовать за два последних года при его постоянных неудачах, исчезло. Чувство глубокой, искренней благодарности к своим пятерым сотоварищам охватило старого исследователя. Ведь они добровольно бросают свою жизнь на чашу весов, помогая ему стереть со своего имени грязное пятно, уничтожить тень того подозрения в нерешительности, в трусости, которое с 1923 года тяготело над Амундсеном. И тут ему в голову приходит мысль: «Даже если мы рухнем вниз, то все же печать серьезности уже нельзя будет сорвать!» Иными словами, прославленный на весь мир полярный исследователь даже в такую минуту думает только о том, как ему спастись от сплетен и пересудов толпы! И если спасение – в смерти, он готов и на смерть – ведь она запечатлеет его планы «печатью серьезности!» Бедный, замученный старик! Какой трагический образ для писателя, который хотел бы изобразить жизнь выдающегося исследователя в буржуазном мире!

Два часа машины летели над сплошной пеленой тумана; сквозь редкие просветы виден был океан, покрытый льдом— огромная сверкающая поверхность, бесконечная белая пустыня. В час пятнадцать минут утра в ночь на 22 мая самолеты долетели до первого свободного от льдов пространства. Это была не

полынья, а целое озеро. Появилась первая возможность для спуска на воду. До тех пор ледяная поверхность даже при обманчивом освещении казалась очень неровной – нигде не было ни малейших признаков сколько-нибудь удобного места для посадки машин. Повсюду лед был разделен торосами и трещинами на небольшие участки крайне неправильной формы, не видно было ни одной, хотя бы маленькой, ровной льдины.

К этому времени экспедиция находилась по счислению приблизительно на 88° с. ш., хотя производить нужные выкладки было очень трудно. Половина всего запаса бензина была уже израсходована – нужно было либо возвращаться, либо итти на посадку. Для обследования местности передовой самолет начал спускаться, описывая большие круги. Во время этого маневра задний мотор стал давать сильные перебои, что изменило все положение. Никакого другого выбора не оставалось, и Рисер-Ларсен сразу же повел аппарат на посадку. Сесть на «озеро» не удалось из-за незначительной высоты, и потому гидроаэроплан был посажен на воду в одном из рукавов полыньи, переполненном мелкими льдинами.

Спуск прошел благополучно, хотя машина едва не разбилась о торосы.

– Мы еще живы! – записал об этом спуске Амундсен в своем дневнике.

От Шпицбергена экспедицию отделяло расстояние в 1 ООО километров. Полынья, в которую сел гидроаэроплан, была первым довольно значительным водным пространством, замеченным экспедицией за все восемь часов ее полета.

Положительно, счастье начало улыбаться Амундсену. Мало того, на гидроаэроплане «N-24», которым управлял Дитриксон, уже в первые часы полета обнаружились неполадки—тоже в заднем моторе. Пришлось уменьшить число оборотов и продолжать полет, ожидая ужасной катастрофы каждую минуту. Поэтому Дитриксон с чувством огромного облегчения увидел, что «N-25» начинает понемногу спускаться, и сам последовал за ним. Неизвестно, какая судьба ожидала бы команду «N-24», не случись остановки заднего мотора у «N-25». Задний мотор на «N-24» остановился в тот самый момент, когда пилот пошел на посадку, но аппарат благополучно спустился на небольшое озеро.

Обе машины оказались на расстоянии 10–12 километров одна от другой, и поэтому первые два дня команды их оставались в полнейшей неизвестности о судьбе товарищей. Произведенные Амундсеном наблюдения дали 87° 43 с. ш. и 10° 20 з. д. от Гринича.

Уже на другой день команда «N-25» занялась подготовкой к

походу по льдам до мыса Колумбия. В предвидении такого похода на самолет были взяты сани, лыжи, необходимое снаряжение и провиант на месяц, из расчета одного килограмма в день на человека. Впрочем Амундсен почти сейчас же установил размеры пайка в 300 граммов, и на таком пайке участники полета жили до самого возвращения на Шпицберген.

Через несколько дней команда «N-24», увидевшая еще 23 мая другую машину и и свою очередь замеченная товарищами, снеслась с ними при помощи сигналов и, бросив свой аппарат, пришла к месту спуска «N-25». По дороге Омдаль и Дитриксон провалились сквозь лед и наверное погибли бы, не окажи им Элсворт помощи в самую последнюю минуту.

Когда все шестеро оказались вместе и была выяснена картина полета до 88° и спуска обеих машин, а также состояние гидроаэропланов, Амундсен отказался от мысли итти к мысу Колумбия. Он решил попробовать поскорее привести в порядок соединенными усилиями обеих команд «N-25» и подняться на самолете со льда, чтобы вернуться на Шпицберген.

Положение экспедиции, обосновавшейся на дрейфующих льдах, было в высшей степени серьезным. Участники ее находились на расстоянии 1 ООО километров от ближайших обитаемых местностей, причем одна машина вышла из строя, а провианта было всего на один месяц. Единственная надежда на спасение заключалась в скорейшей подготовке площадки для старта и в под'еме гидроаэроплана «N-25» в воздух. Задача, представившаяся теперь участникам экспедиции, казалась необычайно трудной. Из всех шести человек только один Амундсен ясно представлял себе, что поход к мысу Колумбия по летнему рыхлому льду, перерезанному по всем направлениям Тысячами трещин, да еще при этом дрейфующему, т. е. постоянно передвигающемуся в разные стороны по воле ветров и течений, является делом почти невозможным. Кроме того, рассчитывать на сохранность склада провианта, оставленного там за шесть лет до того Готфредом Хансеном, можно было лишь с большой осторожностью. Однако другого выхода не представлялось. Если не удастся построить площадку для старта, если «N-25» не поднимется на воздух с шестью людьми, придется двинуться в санный поход, таща за собой сани, по примеру Р. Скотта.

Разумеется, Амундсен не делился с товарищами своими сомнениями и опасениями. К чему волновать и тревожить людей? Поэтому, когда Элсворт как-то спросил Амундсена:

– Как вы думаете, нам удастся дойти до мыса Колумбия? – тот ответил:

– Поход будет тяжелым, но его сделать можно. И прибавил:

– Со мною всегда бывает в жизни так: когда положение вещей кажется темнее темного, откуда-то начинает пробиваться свет.

Двадцать четыре дня продолжалась борьба не на жизнь, а на смерть. Это был бег взапуски со смертью, – говорит Амундсен. Голодная смерть ожидала всех и прихода ее нельзя было ни задержать, ни отсрочить. Последние дни участники экспедиции жили уже на 225 граммов пищи в сутки! На завтрак выдавался кусок шоколада, растворенного в горячей воде, и три овсяных галеты, на обед – чашка супа из пеммикана; на ужин– еще кусок шоколада и три галеты.

Все шестеро исследователей жили на «N-25». Рисер-Ларсен – человек гигантского роста, ладно скроенный и крепко сшитый, занял хвостовое помещение. Дитриксон и оба механика ночевали в «кают-компании»– под мотором; Элсворт и Амундсен – в кабинке пилота.

– Из-за того, что в аэроплане было мало места, – рассказывает Амундсен, – нам всегда приходилось выступать в «концентрированном виде», т. е. сложившись по всем направлениям. Следствием этого была бесконечная серия судорог – то в икрах, то в бедрах, то в животе, то в спине. Они случались в самые неожиданные моменты, и жертвы их неизменно становились предметом всеобщего ликования.

Рабочий день был строго регламентирован, как обычно в экспедициях Амундсена. Спокойствие, хладнокровие, невозмутимость начальника поддерживали хорошее настроение и у его подчиненных. В сущности говоря, положение было отчаянным, но Амундсен не допускал и тени уныния в рядах своей отважной команды.

На двадцать четвертый день стартовая площадка была, наконец, закончена. Всем читавшим о героической экспедиции на «Челюскине» отлично известно, что значит строить «аэродром» в полярных областях! Льды то сжимаются, то расходятся, а уже подготовленные площадки то смещаются, то дают трещины по всем направлениям.

Сотни тонн льда и снега были убраны за эти дни при помощи самых примитивных орудий. В распоряжении экспедиции были только финские ножи, топорик, ледовой якорь, выполнявший роль кирки, одна большая и одна маленькая лопаты. С этими средствами надо было расчистить и приготовить площадку для разбега по крайней мере в 500 метров длины и 12 метров ширины в метровом пласте мокрого снега.

Шесть или семь раз команда «N-25» пробовала подняться на воздух, но все попытки оставались тщетными. Только 15 июня самолет развил при разбеге достаточную скорость, чтобы

взлететь. Для этого пришлось оставить на льдине почти все снаряжение и провиант. Амундсен правильно пишет, что пока они летели обратно к Шпицбергену, их «ближайшим соседом была смерть!» Если бы Рисер-Ларсен был вынужден пойти на посадку, то, даже в случае вполне благополучного спуска, участников экспедиции все равно ожидала бы неминуемая голодная смерть.

Вспоминая об этих днях, Амундсен рассказывает, что 15 июня было намечено им, как самый крайний срок для попыток взлета. Пока еще оставался кое-какой провиант, пора было бросать самолет и итти уже не к мысу Колумбия, а на юг. Благодаря строжайшей экономии, введенной Амундсеном, месячный запас провизии, взятый с собою со Шпицбергена, теперь, после двадцатичетырехдневного пребывания во льдах, равнялся шестинедельному. Таким образом можно было продержаться до 1 августа.

Тщательно взвешивая все «за» и «против», Амундсен приходил к выводу, что план санного похода на юг более разумен и выполним. Но сейчас же «какой-то голос начинал шептать мне на ухо: „Да что ты, обалдел? Хочешь бросить целую, хорошую машину с полным запасом бензина и отправиться в путь по ледяным глыбам, где ты можешь погибнуть самым печальным образом? Может быть, завтра же здесь вскроется полынья, и ты через восемь часов будешь дома“».

Хорошо, что Амундсен в конце концов послушался этого голоса. Можно сказать с уверенностью, что участники экспедиции, очень ослабевшие от недостаточного питания, никогда не добрались бы до берегов Шпицбергена за шесть недель. Им не удалось бы поддерживать свои силы охотой, так как в высоких северных широтах животная жизнь чрезвычайно бедна, и, кроме того, постоянный дрейф льдов создавал бы почти непреодолимые препятствия для абсолютного продвижения на юг. Вот данные о дрейфе льдины, где был лагерь Амундсена, за время с 22 мая по 12 июня:

широта от 87° 43 до 87° 33,3, долгота от 10° 54,6 до 8° 3,9 зап.

Таким образом, льдина перемещалась на десять миль к югу и почти на три градуса к востоку. Это было благоприятное направление для Амундсена, однако дрейф такой же силы мог отнести экспедицию и на северо-запад. Амундсен не знал тогда о судьбе Андрэ и его спутников, которые шли на юг по дрейфующим льдам приблизительно в этой же области, причем поход их продолжался не шесть недель, а два с половиной месяца, и пункт, где опустился на лед воздушный шар Андрэ, лежал на пять градусов южнее места посадки «N-25».

Полет, по своей беспримерной смелости достойный занять

одно из первых мест в истории авиации, продолжался около семи часов. Время тянулось бесконечно. Внизу был только лед – сперва мелкие плоские льдины, ряды торосов по всем направлениям, небольшие разводья, а затем мелко-битый лед с прослойками воды. При вынужденном спуске здесь аэроплан мгновенно разбился бы или немедленно пошел бы ко дну. Каждую минуту участникам полета грозила гибель. Больших пространств открытой воды не было видно нигде, как не было видно и крупных ровных льдин, вроде той, с которой после подготовки поднялся на воздух «N-25». Полынья, где спустились гидроаэропланы Амундсена, была единственной значительной полыньей на всем протяжении полета от берегов Шпицбергена и в обратном направлении.

Все ниже и ниже опускался уровень бензина в контрольной трубке. И вот горючего осталось всего лишь на полчаса полета. Но в этот миг на юге показались высокие сверкающие горные вершины. Шпицберген! Вскоре впереди стала видна открытая вода – широкий океан и полное отсутствие льда. Можно было вздохнуть свободно. Однако испытания еще не кончились. Руль стабилизации неожиданно перестал слушаться пилота, и Рисер-Ларсену пришлось итти на вынужденную посадку. К счастью, самолет уже летел над морем. Посадка прошла благополучно, и гидроаэроплан превратился в моторную лодку. Час спустя участники экспедиции высадились на берег у северных берегов Шпицбергена. К тому времени в баке оставалось всего 90 литров бензина.

В эту экспедицию счастье положительно не покидало Амундсена! Вскоре кто-то из команды «N-25» заметил идущее невдалеке промысловое судно. Все опять заняли места в машине, и пилот пустился догонять судно. Капитан его охотно взялся отбуксировать гидроаэроплан до Кингсбэя. Впрочем из-за дурной погоды пришлось на следующий же день оставить «N-25» в одной из ближайших бухт с тем, чтобы вернуться за ним после. Участники полета продолжали свой путь на судне, которое и доставило их поздно вечером 17 июня в Кингсбэй, где уже собрались спасательные экспедиции, чтобы приступить к поискам Амундсена.

Так закончился первый многочасовой полет над Ледовитым океаном до 88° с. ш.

Те дни, которые Амундсен и его спутники провели во льдах, переживались в Норвегии очень тревожно. Пишущий эти страницы помнит, какое огромное внимание уделялось норвежскими газетами полету Амундсена, вернее, как норвежская буржуазная печать использовала этот полет в качестве источника

сенсационнейшего и занимательнейшего материала. В эти дни имя Амундсена было у всех на устах, и все, от мала до велика, от школьника до премьер-министра, с большим волнением ждали вестей с севера о судьбе экспедиции. Конечно, газеты печатали экстренные выпуски, конечно, телефоны звонили в редакции газет день и ночь, конечно, повсюду на улицах, на рыночных площадях, в общественных учреждениях, в магазинах, в школах, на пристанях, в фешенебельных ресторанах и в скромных пивных, на загородных виллах богачей и в тесных темных жилищах рабочих, в вагонах трамвая и в парках все говорили только об Амундсене. Спорили, обсуждали, взвешивали каждый шанс на спасение смелых летчиков. Уже в начале июня общее настроение в столице Норвегии стало угнетенным – большинство высказывало мнение, что Амундсен и его спутники погибли… Вспоминали Андрэ, называли план Амундсена «сумасшедшей затеей». К середине июня, когда норвежское правительство уже отправило на Шпицберген спасательные экспедиции – два военных самолета и военное судно «Хеймдал», – в гибели Амундсена не сомневался почти никто. Правда, оптимисты говорили, что Амундсен, наверное, пробирается по льдам к мысу Колумбия или к берегам Шпицбергена, но едва ли кто в это верил. Все считали, что аэропланы разбились при посадке. Самые неисправимые оптимисты говорили: «Пока у Амундсена есть в кармане хотя бы коробка спичек—он не пропадет!»

Популярность Амундсена в эти дни была в Норвегии огромна. Большинство населения не знало об его финансовых затруднениях, не имело никакого понятия о закулисных дрязгах и сплетнях—имя Амундсена для них не было ничем загрязнено. Ведь обливали Амундсена помоями люди его же собственного класса! Трудящиеся Норвегии никогда не принимали участия в травле Амундсена, и теперь они с большим волнением ждали известий со Шпицбергена.

И вот в несколько минут по всему городу пронеслась весть: Амундсен и его спутники прибыли благополучно в Кингсбэй. Военное судно «Хеймдал» телеграфировало об этом правительству ночью 18 июня. Мигом весь город разукрасился флагами. Не осталось ни одного дома в Осло, где не был бы поднят национальный флаг. Радость и ликование были всеобщими. И потому понятно, что когда Амундсен возвращался со Шпицбергена на грузовом пароходе и плыл вдоль западных берегов Норвегии, то все встречные рыбачьи суда поднимали флаги, у всех домов прибрежного рыбачьего населения толпились люди, махавшие платками и шапками, все портовые города, как и каждый отдельный домик на берегах фьордов, расцвечивались

флагами. В эти июньские дни Амундсен стал народным героем. Так и встретили его в столице Норвегии 5 июля 1925 года, когда Амундсен прилетел туда на своем самолете «N-25» под грохот пушечных салютов.

ЦЕЛИ ДОСТИГНУТЫ

Когда грузовой пароход «Альб. В. Сельмер» шел вдоль берегов Норвегии в ясный, удивительно жаркий солнечный июльский день, кто-то из журналистов спросил Амундсена:

– Ну, как, вы думаете сложить теперь весла, капитан?

– О, нет! Мы отправляемся опять на будущий год, но уже на воздушном корабле.

– Что-то говорилось о цеппелинах доктора Эккенера.[12] Вы будете участвовать в его полете?

– Нет. Всю жизнь моим величайшим желанием было пронести норвежский флаг повсюду. Я не летаю под флагом других стран.

Немедленно по возвращении домой, в Норвегию, Амундсен приступил к работе над книгой: «По воздуху до 88° сев. широты», которая должна была выйти, одновременно с норвежским оригиналом, в переводах на двенадцати разных языках, в том числе и на русском. Книга писалась при участии ближайших соратников Амундсена, причем элемент соревнования и тут играл роль. Амундсен дал своим соавторам очень жесткие сроки и немилосердно подгонял их. Затем начались поездки с докладами – по Европе и по Америке, было прочитано свыше ста докладов. В Берлине докладчика охраняла полиция: немецкие верхи еще не забыли Амундсену старой обиды, а тут прибавился еще отказ лететь с Эккенером. Доклады проходили с большим материальным успехом. Доход от книги, докладов, демонстрирования кинофильм дал около 500 тысяч крон. Амундсен начинал чувствовать твердую почву под ногами. Почести сыпались на него со всех сторон.

Какие результаты дал полет Амундсена? Прежде всего—очень дорого купленный опыт, знание ледовых условий с точки зрения авиатора, убеждение в том, что при современном развитии авиационной техники аэроплан еще не годится для исследовательской работы в полярных странах, если имеется в виду сравнительно некратковременный полет надо льдами. Посадка на дрейфующий лед и под'ем с него являются пока только делом случая. Конечно, всегда можно рискнуть, но нельзя делать никаких расчетов. Для географов воздушная экспедиция Амундсена кое-что раз'яснила, так как во время полета было бегло осмотрено около 160 тысяч квадратных километров ледяной поверхности между 25° з. д. и 30° в. д. и 77° с. ш. и 88° с. ш.

Тяжелая работа по расчистке площадки для старта поглощала все время и силы участников экспедиции, поэтому никакой

научной работой все эти дни никто не занимался. Было произведено лишь два промера, давших глубину океана в этом месте в 3 750 метров, что еще раз подтвердило мнение Нансена и Пири об отсутствии в области Северного полюса значительных пространств земли.

Заразившись от Амундсена «полярным микробом», Элсворт решил оказать финансовую поддержку и новой воздушной экспедиции Амундсена с тем, чтобы принять в ней участие. К тому времени Элсворт-старший умер, и Линкольн превратился в миллионера, свободно распоряжающегося своими деньгами. Основываясь на словах Рисер-Ларсена, Амундсен телеграфировал в Рим полковнику Нобиле и просил его приехать для переговоров в Осло. Элсворт давал на покупку корабля 100 тысяч долларов; кроме того, финансовое положение Амундсена упрочилось настолько, что можно было рассчитывать на поступление крупных сумм от запродажи будущих газетных статей и демонстрации будущих кинофильмов. На этот раз ведать делами Амундсена выразил желание норвежский Аэроклуб.

Казалось, горизонт был совершенно безоблачен, и Амундсену не угрожало никаких неприятностей. Однако его ожидали такие сюрпризы, которых он не мог и представить себе! На сцене появились новые силы и влияния, новые аппетиты и интересы, новые симпатии и новые честолюбивые замыслы; и появление их застало Амундсена врасплох.

Полковник Нобиле был конструктором и строителем продававшегося дирижабля; кроме того, он уже много раз совершал на нем полеты и потому отлично знал все свойства корабля и вообще был единственным человеком, который мог дать Амундсену исчерпывающие ответы на все вопросы. Амундсен решил привлечь Нобиле к участию в экспедиции, если дирижабль будет куплен.

Прибыв в Норвегию, Нобиле по уполномочию итальянского правительства сделал Амундсену следующее предложение: воздушный корабль «N-1» будет предоставлен Амундсену бесплатно, если экспедиция состоится под итальянским флагом. Это предложение Амундсен тотчас же отклонил. Мы уже видели, что он раз навсегда отказался от всякой мысли руководить чьей-нибудь «чужой» экспедицией.

Итальянский дар был «даром данайцев»:[13] за ним скрывались весьма широкие (и коварные!) планы, чего Амундсен, разумеется, никак не мог тогда предвидеть. Он счел, что итальянцы просто хотят присвоить себе его идею о трансполярном перелете и потом приписать себе же всю честь совершения этого подвига. На самом же деле замыслы

итальянского правительства, вернее, его главы Муссолини, шли гораздо глубже – молодому фашистскому правительству, только-что пришедшему к власти, нужен был какой-то эффектный шаг, нужно было чем-то привлечь к себе внимание мира, удивить, поразить его, как-то показать, на какие замечательные дела способен новый политический режим. Полет на воздушном корабле к полюсу был бы своего рода рекламой для фашистского правительства, свидетельством того, что такие экспедиции возможны только в Италии и только под руководством Муссолини.

Свою воздушную экспедицию на дирижабле «N-1», переименованном в «Норге» (что значит «Норвегия»), Амундсен описал дважды: в своей книге «Den förste flukt over Polhavet» (в русском переводе: «Перелет через Ледовитый океан») и автобиографии «Моя жизнь».

Общий тон и характер обоих описаний совершенно различен. В «Перелете» Амундсен описывает все события бесстрастно, со свойственным ему большим юмором, пересыпая рассказ бесчисленными выражениями благодарности по адресу всех своих спутников, в том числе и Нобиле, и всех, кто помогал ему в организации экспедиции. «Мы воспользовались ценным сотрудничеством норвежского Аэроклуба – пишет он, например, – и считаю нужным принести ему здесь горячую признательность за ревностную работу и интерес к делу». Одним словом, все прошло прекрасно, благодаря изумительному и превосходному отношению и вниманию всех и т. д. Все были такие милые, хорошие и замечательные люди!

В книге «Моя жизнь» звучит совсем иная нота. Оказывается, события происходили совсем не так, как их описывал раньше сам Амундсен. Экспедиция организовывалась и обслуживалась не так уж гладко, во время полета были тревожнейшие моменты, когда из-за нервности или легкомыслия капитана дирижаблю грозила гибель, люди были не такие уж милые, хорошие и замечательные, а норвежский Аэроклуб проявил «слабость и нерешительность», причем руководитель его, редактор газеты «Тиденс Тейн» Томмессен, «совершенно утратил свои умственные способности».

И вместо спокойного, ровного, благодушного тона повествования, столь обычного для книг Амундсена, суетливый, нервный, взволнованный, сбивчивый рассказ о том, что происходило «за кулисами», с перечислением всех пережитых обид, с постоянными указаниями на свои заслуги и т. д. и т. д. Ясно – на этот раз произошло что-то необычайное, что заставило Амундсена отступить от прежнего порядка и внести в свое изложение страстность, иной раз излишнюю, а иной раз просто

странную в устах такого человека.

Амундсен, так щепетильно относившийся к чистоте своего имени, должен был бы и теперь отнестись с презрением к новым толкам и сплетням. Однако, очертя голову, он ринулся опровергать их и защищать себя и свою позицию. Чем же об'ясняется такой крутой поворот в его поведении и отношении к людям? Ведь он уже давно утратил свою «светлую веру» в них?

Весь секрет в том, что на этот раз тут оказалась замешанной кухня буржуазной политики! И если раньше Амундсен после каждой своей экспедиции писал книгу, сохраняя все традиции буржуазного об'ективизма, то теперь он решил рассказать всю правду об экспедиции на «Норге». «Злостные измышления», потоком лившиеся «из итальянских источников в целях пропаганды», заставили его выступить перед обществом с «правдивым отчетом».

Однако изложим все обстоятельства по порядку.

Отвергнув предложение принять дирижабль в подарок, Амундсен спросил Нобиле, за какую цену можно будет купить у итальянского правительства «N-1». Нобиле назначил 15 тысяч фунтов, обещая сдать дирижабль за эту цену в Риме в полном порядке. Такая цена устраивала руководителей экспедиции (Элсворт опять разделял вместе с Амундсеном руководство перелетом), потому что Элсворт давал 100 тысяч долларов, т. е. на 25 тыс. больше стоимости дирижабля. Предложение Нобиле было принято. Тогда же Амундсен спросил Нобиле, не пожелает ли он принять участие в экспедиции в качестве капитана; Нобиле ответил согласием.

Месяц спустя, уже в Риме, куда приехали Амундсен с Элсвортом, Нобиле заявил, что вся команда дирижабля должна быть итальянской. Амундсен не счел возможным согласиться на это. Экспедиция 1926 года должна была быть норвежско-американской, как и полет 1925 года. Элсворт своей щедрой денежной помощью вполне заслужил право на участие в экспедиции Амундсена на равных с ним правах, но такая честь не могла быть предоставлена итальянцам. Им Амундсен был обязан только тем, что купил у них за свои деньги старый военный дирижабль, уже ненужный военному ведомству. Амундсен готов был пригласить к себе на службу за определенное жалованье (и довольно высокое – 40 тысяч лир золотом) итальянского офицера, но и только.

Кроме того, Амундсен хотел, чтобы и Рисер-Ларсен и Омдаль приняли участие в полете через полюс. Они были верными спутниками Амундсена в 1925 году, и ему было бы приятно разделить вместе с ними будущие почести и славу. Наконец, им

был уже приглашен участвовать в экспедиции старый друг и соратник – капитан Вистинг. Таким образом, для итальянцев все равно нехватило бы нескольких мест.

Тогда Нобиле попросил Амундсена все-таки разрешить взять нескольких механиков-итальянцев из команды «N-1». Это – люди, прекрасно знакомые с кораблем, с его моторами, газовым клапаном, баллонами и т. д. Нобиле будет гораздо удобнее иметь дело со своими бывшими подчиненными и вдобавок отдавать приказания на итальянском языке. Доводы были вполне разумные, и Амундсен согласился с ними. Таким образом, из состава команды дирижабля в 16 человек шестеро были итальянцами.

Во время пребывания Амундсена и Элсворта в Риме был окончательно оформлен договор на покупку дирижабля; итальянцы обязались несколько изменить его конструкцию и сделать носовую часть жесткой, чтобы корабль мог приставать к особой причальной мачте. Путь из Рима до Шпицбергена (того же Кингсбэя) проходил через Францию, Англию, затем Северное море, Норвегию, Швецию, Балтийское море, СССР до ангара в Гатчине под Ленинградом. Далее от Ленинграда на север до норвежского порта Вадсо, где должна была быть поставлена причальная мачта и, наконец, через Баренцево море к Шпицбергену, где в Кингсбэе строился ангар. Дирижабль был полужесткого типа, об'ем его равнялся 18 500 куб. метрам. Приводился он в Движение тремя моторами по 250 л. с. каждый.

Пожалуй, этих кратких данных будет Достаточно, чтобы читатель мог представить себе тот воздушный корабль, на котором Амундсен собирался лететь от берегов Старого Света к берегам Нового через Северный полюс.

Пока в Италии шла работа по подготовке дирижабля, Амундсен с'ездил в Америку (в который уже раз?) и провел там осень и зиму, выступая с докладами. У него все еще оставались невыплаченные долги, и его личными делами попрежнему ведало конкурсное управление. Но долги так и тяготели на Амундсене до конца его жизни! Летом 1928 года, уже перед от'ездом из Осло в последнюю роковую экспедицию, Амундсен, спешно приводя в порядок денежные дела, завещал своему поверенному «сделать его свободным человеком». И незадолго до этого продал фабриканту Конраду Лангорду за 1 5 тысяч крон все свои медали и знаки отличий, всего около 50 штук, полученных им от разных ученых обществ мира. Лангорд подарил эту коллекцию университету в Осло. А накануне от'езда Амундсен внес в банк для ликвидации долга последние 7 500 крон, вырученные от продажи книги «Моя жизнь». Только после этого долги Амундсена

были покрыты на все сто процентов, и кредиторы его вернули свои деньги!

Элсворт (его отец умер летом 1925 года) занялся в Америке оформлением своих наследственных дел. Естественно, что на время отсутствия обоих руководителей экспедиции нужно было поручить кому-то разрешение на месте всяких неотложных вопросов. Этим и занимался президент норвежского Аэроклуба. Многое из того, что совершалось в эти месяцы и что произошло потом, об'ясняется политическими симпатиями лиц, входивших в президиум Аэроклуба.

Председатель его – журналист Томмессен, руководитель и в значительной мере владелец крупнейшей норвежской газеты «Тиденс Тейн», самого архибуржуазного и консервативного органа печати в Норвегии, продал Амундсена и его интересы Муссолини за итальянский орден, полученный им впоследствии.

Томмессен лично проехал в Рим и там, совершенно ослепленный всем, что он увидел в «высших сферах», обласканный членами правительства и преисполненный мещанского восторга перед могуществом Муссолини, «совершенно утратил свои умственные способности» и «перестал понимать происходившее», – как пишет Амундсен. В переговорах с Нобиле Томмессен пошел на ряд уступок, больно затрагивавших интересы Амундсена и Элсворта. Прежде всего, Нобиле было обещано дополнительное вознаграждение в 15 тысяч лир золотом. Во-вторых, в договор Нобиле было внесено условие о том, что он «примет на себя авторство и проработку части (общей) книги, касающейся приготовлений, маневрирования и навигации дирижабля», ограничив свою работу лишь «технической стороной» дела. В текст этого условия Нобиле дополнительно внес слова: «и воздухоплавательной». Эта небольшая поправка фактически делала Нобиле соавтором будущей книги о перелете, написать которую должны были только Амундсен с Элсвортом. Нобиле – *наемный сотрудник*, к тому же очень высоко оплачиваемый, повышался в чине, приобретая права, присвоенные только руководителям экспедиции.

Мало того, кроме морального ущерба, это обстоятельство причиняло Амундсену и Элсворту также и крупные материальные убытки. В качестве «соавтора» Нобиле мог претендовать на соответствующую долю дохода От продажи будущей книги, описывающей экспедицию, за которую Амундсен и Элсворт платили своими деньгами, включая и расходы по оплате жалованья Нобиле. Изыскивая всевозможные источники получения денежных средств, Амундсен прежде всего заключил

договор с одной из крупнейших американских газет на предоставление ей монопольного права печатать все сведения о ходе экспедиции. За это право газета уплачивала Амундсену ни много ни мало как 55 тысяч долларов! Из этой суммы 19 тысяч вносились сейчас же авансом. В свою очередь Амундсен и Элсворт давали обязательство, что «никто из членов экспедиции, ни участники полета, ни члены сухопутной партии, не будут издавать никакой книги, относящейся к экспедиции или к ее истории частью или полностью и т. д.». Весь газетный материал: подробный отчет об экспедиции и четыре описательных статьи, а также фотографии – мог быть предоставлен газете только Амундсеном и Элсвортом. Имя Нобиле в контракте с газетой не упоминалось нигде.

Через месяц после опубликования последней статьи о полете Амундсен и Элсворт получали право выпустить в свет описание экспедиции и отдельной книгой. Все иностранные издательства, на основании международной конвенции об охране авторских прав, обязаны были уплатить авторам за право перевода их книг на соответствующий язык, одновременно приобретая монопольное право на издание этой книги в своей стране. Из уважения к замечательным достижениям Амундсена и оценивая по заслугам его деятельность, Государственное издательство РСФСР тоже уплатило авторам гонорар в валюте, хотя СССР и не связан постановлениями международной конвенции. Этим были засвидетельствованы огромная популярность знаменитого норвежца в стране Советов, восхищение его бесстрашием и непреклонным мужеством.

Уступки Аэроклуба Нобиле (или, вернее сказать, итальянскому правительству, которым Нобиле был инспирирован) привели к тому, что по окончании экспедиции он начал писать статьи и отчеты для различных органов американской и итальянской прессы и даже отправился в турне по Америке с докладами. В результате у Амундсена и Элсворта возникли крупнейшие неприятности со своим контрагентом, обвинявшим их в нарушении договора.

Вообще норвежский Аэроклуб обслуживал скорее Нобиле, чем Амундсена и Элсворта, и энергично защищал интересы итальянского фашизма. Насколько был корректен в исполнении принятых на себя обязательств Амундсен и как мало заботился он, чтобы книга о полете «Норге» вышла только из под его пера, видно из того, что на титульном листе ее названы два автора – Руал Амундсен и Линкольн Элсворт, хотя Элсворт не написал для норвежского (оригинального) издания ни единого слова. Но экспедиция была для него «экспедицией Амундсена и Элсворта»,

и Амундсен счел себя морально обязанным поместить на титульном листе имя своего друга и товарища.

Впрочем, Аэроклуб приложил все свои старания, чтобы переименовать экспедицию, причинив и тут огромную неприятность Амундсену.

Еще в Риме Томмессен попросил у Амундсена позволения упоминать имя Нобиле в связи с экспедицией, но только в Италии и лишь пока дирижабль передается норвежцам итальянским правительством.

Очевидно, председатель Аэроклуба в своем лакейском усердии поторопился пообещать это итальянцам. Амундсен очень неохотно согласился на такое дополнение к названию экспедиции. Каково же было изумление и Элсворта, когда уже в Номе, после перелета, он получил от Аэроклуба телеграмму, в которой сообщалось, что переименование экспедиции стало официальным фактом и на это получено было в свое время согласие… Элсворта! На основании этого председатель Аэроклуба, горячо благодаря мистера Элсворта за эту личную большую жертву, решил в честь итальянского государства и конструктора дирижабля назвать экспедицию «Трансполярным полетом Амундсена—Элсворта—Нобиле».

Равным образом было решено сбросить над Северным полюсом не только норвежский флаг, но и американский и итальянский, с тем, однако, что норвежский флаг будет сброшен первым.

Но довольно об этом. Промахов и злостных ошибок Аэроклубом было сделано много, и мы не имеем возможности все их здесь перечислить. Да это и ненужно. Самое главное уже сказано – Аэроклуб больше всего виновен в неправильной линии своего поведения. Он не столько защищал и обслуживал интересы Амундсена и Элсворта – и тем самым Норвегии, – сколько плясал на задних лапках перед итальянским фашизмом.

Поздно, очень поздно понял Амундсен, что его отважное предприятие было окутано сетью политической лжи и обмана, что итальянское правительство не останавливалось ни перед чем, чтобы поставить выстраданную им идею на службу фашистскому режиму.

Недаром передача «N-1» норвежцам превратилась в грандиозную демонстрацию итальянских национальных чувств в присутствии самого Муссолини. Поэтому излишне перечислять все неприятности и обиды, причиненные Аэроклубом Амундсену и Элсворту. Дело вовсе не в этом. Руководители клуба нисколько не утратили своих умственных способностей, как это думал Амундсен. Наоборот, они сохранили всю силу ума. Но в

президиуме Аэроклуба сидели представители самых махровых норвежских консерваторов, будущие норвежские фашисты, и, конечно, их классовые интересы отлично уживались с интересами итальянского фашистского правительства.

Десятого апреля 1926 года «Норге» покинула ангар около Рима и направилась на север. Амундсен и Элсворт уехали в Норвегию по железной дороге. Перед отлетом дирижабля Нобиле потребовал, чтобы его жизнь была застрахована в 6 тысяч фунтов стерлингов. Это требование было выполнено. В немного меньшей сумме застраховали и жизнь остальных итальянцев, участников полета. Затем Нобиле пожелал застраховаться от «отмораживания пальцев». Все это стоило экспедиции порядочных денег, так как страховые ставки были очень высоки. Все остальные участники полета не страховались; средства экспедиции были весьма ограничены, да никто об этом и не просил.

До Гатчины, куда воздушный корабль прибыл 15 апреля поздно вечером, были сделаны две остановки: в Англии на аэродроме в Пулхэме и в Осло. Тем временем на Шпицбергене день и ночь шла кипучая работа по постройке ангара и причальной мачты. Они были готовы ко 2 мая. Кроме того, строилась, как уже упоминалось, причальная мачта в Вадсо, законченная к 26 апреля. С 16 апреля до 5 мая «Норге» простояла в гатчинском ангаре сперва в ожидании, когда в Вадсо и на Шпицбергене все будет готово для приема корабля, а потом, когда установится хорошая летная погода.

А надо было спешить. У Амундсена появились конкуренты – со всех сторон приходили известия о новых и новых планах воздушных экспедиций через полюс. И конкуренты весьма серьезные: австралийский летчик и исследователь Губерт Уилкинс, впоследствии совершивший перелет от Аляски до Шпицбергена (1928 г.) и плававший в высоких северных широтах на подводной лодке «Наутилус» (1931 г.); летчики Уэд и Огден, совершившие полет вокруг света; немецкий летчик Лернер, якобы собиравшийся лететь через полюс с мыса Челюскина; наконец, американец Ричард Бэрд. Говорили еще о проекте посылки в полярные страны огромного американского дирижабля «Шенандоа».

Самым опасным конкурентом для Амундсена был Уилкинс, уже побывавший в Норвегии с намерением купить гидроаэроплан «N-25». Он собирался лететь по маршруту Амундсена, но только в обратном направлении. Бэрд, совещавшийся с Амундсеном осенью 1925 года, ознакомил его со своим намерением лететь от Шпицбергена до северной оконечности Гренландии, где он предполагал оставить вспомогательные склады, и уж оттуда

совершить полет на Северный полюс.

С обычной корректностью Амундсен не отказывал своим конкурентам в советах. Нужно думать, что в душе он питал к ним не очень дружеские чувства – слишком сильно были развиты в нем дух соперничества и уверенность в том, что его планы всегда являются некоторым «откровением», новым словом э области полярного исследования. Правда, он пишет: «Я ведь не принадлежу к тому разряду исследователей, которые думают, что Ледовитый океан сотворен только для них… Ничто не подогревает так, как соревнование, ничто не содействует исследованию в лучшей мере».

В другом месте, отметая от себя обвинение в завистливости, он говорит, что, будь он завистлив, он не взял бы с собой в поход на Южный полюс четырех спутников, как не взял бы и Вистинга на «Норге», чтобы потом иметь возможность похвастаться тем, что он, Амундсен, единственный человек в мире, побывавший на обоих полюсах земли.

Но все-таки экспедиция Бэрда, происходившая одновременно с полетом «Норге», не могла особенно порадовать Амундсена. Ему было бы гораздо приятнее, если бы Бэрд совершил свой смелый полет на Северный полюс после окончания амундсеновской экспедиции. Однако помешать Бэрду было нельзя: Ледовитый океан действительно принадлежит всем!

Пятого мая утром «Норвегия» покинула ангар в Гатчине. С разрешения Амундсена корабль сопровождал до Шпицбергена один советский журналист. Через сутки экспедиция прибыла благополучно в Вадсо и после короткой остановки и отдыха направилась прямым курсом на Шпицберген. В семь часов утра седьмого мая эта часть перелета закончилась – дирижабль был введен в ангар в Кингсбэе.

Тем временем Бэрд, уже прибывший в Кингсбэй на пароходе «Чантир» за несколько дней до прилета туда «Норвегии», лихорадочно работал круглые сутки – на Шпицбергене уже настал полярный многосуточный день, – чтобы поскорей подготовиться к полету. Амундсен, прибывший в Кингсбэй морским путем еще 21 апреля, поручил метеорологу экспедиции Финну Мальмгрену оказывать всяческое содействие американцам и давать Бэрду метеорологическую сводку.

Планы Бэрда больше всего тревожили Нобиле. Хотя один из моторов «Норге» выбыл из строя во время перелета до Шпицбергена и, кроме того, нужно было пополнить запасы газа и бензина, однако Нобиле сообщил Амундсену, что об'ем работ можно сократить и приготовить корабль к полету в самый краткий срок, если только Амундсен хочет обогнать Бэрда и

совершить полет – скажем, до полюса и обратно – раньше американцев.

Амундсен отклонил это предложение.

– Мы вовсе не стремимся прежде всего и раньше всего к полюсу. Наша задача гораздо важнее и размах ее шире, – сказал он. Его целью было обследование «недоступной области» между Северным полюсом и Аляской, которой еще не видел никто. Умудренный опытом тридцатилетней работы в Арктике и Антарктике он знал, какой риск влечет за собой преждевременное начало полярной экспедиции, еще не готовой ко всем трудностям и не располагающей всеми средствами для борьбы с препятствиями. Как он был прав… Два года спустя Нобиле показал всему миру, к чему приводит такая ничем неоправданная спешка!

Бэрд стартовал в 2 часа утра 9 мая, на другой день после прибытия «Норге». В сопровождении только одного летчика – Флойда Беннета, норвежца по происхождению, без больших запасов снаряжения и провианта он за пятнадцать с половиной часов совершил отважнейший полет до Северного полюса и обратно без посадки. Впрочем, так только он и мог лететь – всякая посадка, тем более вынужденная, означала бы для него гибель.

Не без волнения провел Амундсен эти часы. А что если Бэрд не вернется? Ответ на это был бы один: тогда придется отправляться на розыски Бэрда на «Норге», и, значит, откладывать собственную экспедицию. Разумеется, Амундсен ни на минуту не сомневался, что именно так он и поступит! Однако помогать американцам, а тем более спасать их, не пришлось.

В пять часов дня послышался гул мотора и через несколько минут «фоккер» Бэрда – «Джозефина Форд» показался высоко над горами в северной части горизонта. Еще несколько минут, и машина плавно пошла на спуск и остановилась на том самом месте, которое покинула в это же утро. Амундсен был одним из первых, кто прибежал к месту посадки аэроплана и заключил в свои об'ятия Бэрда, а потом Беннета, в радостном волнении выскакивавших из кабинки на лед.

Вечером 10 мая все было готово для отлета «Норге», и на другой день утром Амундсен отправился в свое замечательное воздушное путешествие, которое продолжалось 72 часа. Дирижаблю предстояло пролететь от Шпицбергена до мыса Барроу около 3 500 километров (по прямой линии). Все это расстояние было покрыто благополучно, как и добавочные 1 600 километров от мыса Барроу до местечка Теллер на Аляске, где приземлилась «Норге». Северный полюс остался позади в 1 час 25

минут (по Гриничу) в ночь на 12 мая. Разумеется, точно определить его с воздуха было немыслимо. Пришлось удовлетвориться приблизительным вычислением.

И вот те самые руки, которые 14 лет тому назад водрузили норвежский флаг на Южном полюсе, теперь сбросили такой же флаг на полюс Северный!

Все честолюбивые мечты Амундсена теперь сбылись! Еще несколько часов, и впереди показались темные в пятнах снега отлогие берега мыса Барроу. Вот и Уэнрайт, где Амундсен провел столько месяцев с Омдалем. Вот Модхейм… Воспоминания сменялись воспоминаниями. Амундсен мысленно пробегал свою жизнь: да, сделано много! Он первым совершил сквозное плавание северо-западным морским путем. Он обогнул – впервые за всю историю человечества – все побережье Северного Ледовитого океана вдоль берегов Америки и Азии. Он совершил кругосветное плавание и в Антарктике. Он первым достиг Южного полюса. Он первым совершил длительный полет в Арктике на аэроплане и первым пролетел на управляемом воздушном корабле над Северным полюсом и пересек всю область полярного бассейна от берегов Европы до берегов Америки. Он участвовал в первой зимовке в антарктических водах и первым зимовал на Ледяном барьере Росса. Он девять раз зимовал в полярных странах, причем три его зимовки были добровольными. Он – единственный в мире человек, который совершил плавания и северо-западным и северо-восточным проходами и побывал и на Южном и на Северном полюсах.

Да, замечательный трудовой список! Каждого из этих достижений было бы вполне достаточно для любого полярного деятеля, чтобы прославить его навеки. Но исчерпывались ли этим списком все задачи, которые может поставить перед собой исследователь Арктики или Антарктики? Конечно, нет! И Амундсен в эти минуты, когда он стоял рядом с Вистингом, всматриваясь в развертывающиеся под гондолой дирижабля узоры трещин и разводий в дрейфующих льдах, был далек от мысли, что экспедиция «Норге» – «последнее великое предприятие его жизни». Стоя плечом к плечу с ним в этой же гондоле, управляет рулем взволнованный, нервничающий человек, которому суждено через два года стать косвенной причиной его гибели…

Четырнадцатого мая около семи часов утра по гриничскому времени «Норге» опустилась в Теллере. Первый перелет от континента до континента через Северный полюс был завершен!

Мы не можем останавливаться здесь на подробностях этого перелета. Для рассказа о том, как он протекал, как Нобиле

нервничал и своими странными распоряжениями и маневрами не раз едва не вызывал ужасной катастрофы, как Рисер-Ларсен выводил корабль из опасного положения, как потом Нобиле хвастался своим мужеством и хладнокровием и приписывал всю честь успешного проведения экспедиции себе, как обвинял норвежцев в том, что они только и делали, что спали, тогда как он был всегда на посту во всеоружии своих опыта и знаний – для рассказа обо всем этом нужна не одна страница. Удовлетворимся пока тем, что полет закончился благополучно, и Амундсен честно сделал попытку забыть о неизбежных недоразумениях и столкновениях, сопровождающих каждую экспедицию и всякое дело. «Прекрасная и привлекательная черта человеческого характера, – пишет он, – пытаться забыть обо всем этом, когда старания и труды привели к счастливому результату, и похоронить все в приятном забвении, даваемом общим счастием».

Однако забыть об этом ему не удалось.

Нет никакого сомнения в том, что благополучный исход трансполярного полета на «Норге» зависел главным образом от трех условий: прекрасного управления дирижаблем, безупречной аэронавигации и уверенности всех в своем руководителе. Управлением дирижабля ведал Нобиле—он был капитаном судна, ибо на этот раз Амундсен не обладал нужными качествами для об'единения в одном лице функций начальника экспедиции и командира корабля. То, чего он боялся еще в юные годы, когда решил сдать экзамен на судоводителя, чтобы во время своих будущих полярных экспедиций не зависеть от шкипера, теперь произошло: впервые в жизни Амундсен должен был прибегнуть к помощи «сведущего лица». Нобиле, конструктор и строитель корабля, совершивший сотни полетов на дирижаблях, не мог не знать своего дела, и заявление Рисер-Ларсена о том, что «у Нобиле небольшой опыт судоводителя дирижаблей такого типа» кажется нам сделанным в пылу полемического задора. Воздушный корабль «Норге» бесспорно обладал превосходными качествами, и этим об'ясняется успех экспедиции. Нобиле нервничал и ошибался во время полета, но это не могло умалить его знаний и уменья, которые делали из него, по словам того же Амундсена, «самого подходящего» для экспедиции человека.

Навигатором экспедиции был Рисер-Ларсен. На его обязанности было указывать наиболее подходящий при данных условиях погоды курс корабля; разумеется, анализ этих условий давался метеорологом. Навигатор делал все нужные расчеты и выкладки и отдавал приказания рулевым. Только в поисках лучших условий погоды Рисер-Ларсен предлагал Нобиле изменять высоту полета. Свои функции Рисер-Ларсен выполнял

безукоризненно и привел «Норге» к мысу Барроу с отклонением от цели всего на пятнадцать километров при общем расстоянии в 3 500 километров. Но вскоре началась наиболее опасная фаза экспедиции, собственно говоря, почти уже закончившейся. С севера поднялся сильный ветер, и навигатор сбился с курса, так как дирижабль летел то поверх тумана, то в тумане. Поясним, что при управлении кораблем, как плавающим по морю, так и носящимся по воздушному океану, пользуются двумя методами определения своего местонахождения: по счислению и при помощи астрономических наблюдений. Второй метод – наиболее совершенный, но им можно пользоваться только в ясную погоду, когда наблюдатель в состоянии вычислить высоту солнца над горизонтом в полдень (а в полярных странах и в полночь в летнее время) или высоту над горизонтом же определенной звезды. При определении своего местонахождения «по счислению» необходимо учитывать скорость судна за данный отрезок времени, снос или дрейф судна ветром и течением, величину склонения и девиации компаса и т. п. Производить все эти вычисления аэронавигатору на борту аэроплана или дирижабля, несущегося с огромной скоростью, чрезвычайно трудно. Поэтому нет ничего удивительного, что во время полета «Норге» в тумане при сильнейшем ветре Рисер-Ларсен сбился с курса.

Перелет от Кингсбэя до мыса Барроу занял только 46 часов 45 минут, а от мыса Барроу до Теллера – около суток, хотя это расстояние составляет меньше трети всей дистанции.

Пребывание на борту корабля Амундсена являлось для всех участников экспедиции гарантией того, что в случае вынужденной посадки на дрейфующие льды, во главе экспедиции окажется лучший в мире руководитель, который, благодаря своему огромнейшему опыту, специальным знаниям, твердости характера, непреклонной воле, умению мгновенно принимать нужные решения, выведет участников полета из самых опасных и почти безнадежных положений. И это рождало у всех чувство радостной уверенности, а начальник экспедиции знал, что каждый из его спутников сделает все, что будет в его силах.

При возвращении в Норвегию Амундсена и его спутников опять встречают восторженно и оказывают им такие почести, какие редко выпадают на долю смертных. Правда, точно так же – нет, даже еще пышнее и торжественнее! – в эти дни в Риме встречают Нобиле и его итальянских помощников. Сотни тысяч людей, десятки аэропланов, грохот артиллерийской пальбы, простертые в фашистском жесте руки, черные рубашки, сам «дуче», цветы, звуки музыки… В Норвегии все это было гораздо скромнее.

Стоя на почетной пристани, Амундсен в ответ на приветствия произнес речь. «Случайно» (мы не можем поверить в эту случайность. – М. Д.) при нем был национальный флаг, реявший в воздухе во время всего перелета «Норге». И дойдя до слов:

– Многие задавали мне вопрос, что именно так влекло меня всегда к этим путешествиям, – Амундсен развернул флаг и, подняв его высоко над толпой, воскликнул:

– Вот что! Вот, кто увлекал меня всегда!.. Громом аплодисментов и оглушительными криками «ура» многочисленная толпа выразила свой восторг.

Честь и слава родины действительно очень много значили для Амундсена, и он гордился своей маленькой страной, которая дала миру так много великих людей и в области литературы, и музыки, и науки, и полярных исследований. Но всегда ли оказывала ему честь его родина?

Когда все расходы по экспедиции были подсчитаны, оказалось что Амундсену и Элсворту нужно будет еще доплатить около 75 тысяч долларов! Не все было основано на законных претензиях, не все морально обязывало руководителей экспедиции, но Амундсен, человек щепетильный и в денежных делах (хотя и не умевший их вести), решил уплатить всю ту сумму, которую считал для себя обязательной.

В результате—ставшая уже привычной поездка в Америку осенью 1926 года для чтения докладов. За этой поездкой последовала еще одна весной 1927 года и, наконец, последняя в 1928 году все с той же целью.

Уже вскоре после возвращения участников экспедиции «Норге» на родину в американской и итальянской прессе начинают появляться статьи Нобиле; всему перелету придается такой вид, будто эта экспедиция была итальянским предприятием, и успех ее об'ясняется исключительно участием в ней Нобиле. Для Амундсена наступают тяжелые дни: еле сдерживая негодование и возмущение, он пытается урезонить своего бывшего «наемного сотрудника», вразумить его, втолковать, что он не имеет никаких прав ни на самостоятельные выступления в печати, ни на присвоение не принадлежащих ему прав. Но формально Нобиле прав – норвежский Аэроклуб развязал ему руки. Амундсен злится, беснуется, заявляет Аэроклубу о своем выходе из состава его членов, вспоминает, чем был Аэроклуб до него, чем он стал теперь и каков был бы он без него, Амундсена! Аэроклуб довольно спокойно сносит все нападки: ему не до того, его руководители продолжают усердно расшаркиваться перед Муссолини, превратившись в «орудие для раздувшегося итальянского чванства за счет чести и славы своей

собственной родины!» – как с горечью и злобой восклицает Амундсен.

Прибыв в Америку, Амундсен был сразу же ошеломлен «невероятным» известием, что Нобиле тоже раз'езжает по Америке и читает доклады, не ограничиваясь одной «технической стороной дела», а описывая всю экспедицию и не ставя себе никаких препон. Мало того, он всюду громко заявляет, что идея полета «Норге» принадлежит Муссолини!

Такого удара Амундсен положительно не мог ожидать. Тридцать лет провел он в исследовании полярных областей, свыше 15 лет вынашивал свой план перелета через полярный бассейн, а теперь на весь мир кричат о том, что план этот принадлежит Муссолини.

И «во имя правды» Амундсен спешит оспорить это наглое утверждение. План экспедиции принадлежал ему, и только ему! Но тут же Амундсена охватывает подозрение – не является ли Нобиле орудием рекламы в руках Муссолини? Конечно, так это и было! Нобиле воспевал гениальность Муссолини и его предприимчивость, прославлял существующий в Италии фашистский режим и его вдохновителя. Да, тридцать лет проработал Амундсен и еще ни разу не имел дела с политикой, ни разу не встречался с буржуазными политическими деятелями! Недаром и его собственные политические убеждения были крайне смутны и неопределенны. Его идеалом был покой и мир полярных стран, потому что «там никто не вмешивается в твою деятельность, никто не предписывает тебе чего-то, никто ничего от тебя не требует». В одном только отношении убеждения и мысли Амундсена ясны и прозрачны: будучи сам предприимчивым и подвижным человеком, врагом безделья и тружеником, умея делать многое, не страшась никакого физического труда, с уважением относясь к каждому, кто хорошо знает свое ремесло, он был первым среди равных и мог заменить во время своих экспедиций кого угодно из своих подчиненных – матроса, повара, прачку, хлебопека, столяра, плотника, кузнеца. Может быть, он плохо понимал обязанности руководителя экспедиции, когда занимался штопкой чулок и носков, не стыдясь даже такой «бабьей» работы, варил обед для своих товарищей или с молотком в руках лежал где-нибудь на верфи под днищем своего корабля. Зато этим он снискал себе и любовь и уважение не только своих товарищей по экспедициям, но и всех трудящихся Норвегии.

И потому в 1906 году, когда он вернулся домой после плавания на «Йоа», рабочие Осло встретили его на пристани со знаменами и флагами. А в 1925 году он был приглашен на

рабочий митинг в окрестностях города и явился туда, скромный и улыбающийся, во всем похожий на каждого из тех тысяч трудящихся, которые с женами и детьми расположились на открытой площадке, чтобы послушать полярного героя. И Амундсен, вскочив на стол, рассказал рабочим о днях, проведенных им и его смелыми товарищами на льдине под 88° с. ш. Когда он кончил, сильные мозолистые руки подхватили его и понесли. Это было тем триумфом, на который не мог рассчитывать ни один герой фашизма!

Последние зиму и весну, проведенные Амундсеном в Норвегии, он жил буквально как отшельник. Сам убирал дом, варил себе обед, стирал белье, не устраивая никаких приемов, разрешая приезжать только самым близким друзьям. Пока Нобиле раз'езжал по Америке, читая Доклады и собирай деньги в свою пользу, Амундсен выступал с докладами и писал книги, чтобы расплатиться с долгами, возникшими из-за угодливости Аэроклуба.

Так в одиночестве проводил свои дни один из величайших полярных деятелей в истории человечества. Все пережитые им за два года неприятности заставляли его искренне сожалеть о том, что экспедиция на «Норге» состоялась. Было бы гораздо лучше, не будь ее вовсе…

ГИБЕЛЬ «ИТАЛИИ»

Амундсену трудно было успокоиться окончательно, ему все не сиделось на месте, его манила к себе великая тишина ледяных пустынь. И он начинает обдумывать планы новой экспедиции – для изучения связи старых культур Северной Азии и Северной Америки. Теперь это будет археологическая экспедиция в области, примыкающие к Берингову проливу. Амундсен сносится с американскими этнографами, профессором Францем Боэзом, который вызывается собрать необходимые средства, если Амундсен возьмет руководство на себя. Амундсен надеется привлечь к участию в задуманной экспедиции Элсворта и Вистинга.

Но не этой экспедиции суждено было стать действительно «последним великим предприятием» Амундсена. Наступила весна 1928 года и принесла известие о большой итальянской воздушной экспедиции в Арктику на дирижабле «Италия» под начальством генерала Нобиле.

Итальянское Географическое общество приняло на себя ответственность за экспедицию, а город Милан обязался предоставить Нобиле нужные средства. Правительство оказало Нобиле содействие, предоставив в его распоряжение пароход «Читта ди Милано» с командой из военных моряков.

Новый воздушный корабль был таких же размеров и того же типа, что и «Норге», но в конструкцию его были внесены некоторые изменения, подсказанные опытом перелета 1926 года. В ночь с 14 на 15 апреля 1928 года «Италия» покинула Рим и 6 мая прибыла на Шпицберген в тот же Кингсбэй. Полет ее протекал не гладко, так что один из участников экспедиции, чехословацкий профессор Бегунек, писал потом:

– Положительно какой-то рок тяготел над нами, и вся экспедиция, от самого ее начала вплоть до ее трагического конца, была сплошной цепью несчастных случаев и затруднений.

В мае в Осло прибыли два полярных летчика – Уилкинс и Эйельсон, которые в 1926 году собирались соперничать с Амундсеном, а теперь совершили блестящий перелет через Ледовитый океан от мыса Барроу до одного из мелких островков у западных берегов Шпицбергена. Амундсен, бывший в это время президентом норвежского Аэроклуба, устроил летчикам прием у себя дома и произнес в их честь яркую речь, назвав обоих американцев лучшими летчиками мира. Вечером Уилкинс и Эйельсон выступили с докладом о своем перелете в самом большом из столичных кинотеатров. Амундсен представил

публике своих именитых гостей и, между прочим, отметил, что американские летчики побили, можно сказать, четыре рекорда: первый – чисто спортивный – перелет от Аляски до Шпицбергена; второй – они пролетели над большим неисследованным пространством, чем любой авиатор до них; третий – они исследовали столь обширные пространства Северного Ледовитого океана, что теперь можно с уверенностью сказать, что суши у полюса нет.

– И, наконец, четвертый рекорд, правда, отрицательного характера, – закончил Амундсен под дружный смех собрания, – они не полетели к полюсу. У них хватило мужества не полететь туда!

Это было последнее публичное выступление Амундсена. После доклада в честь летчиков был устроен банкет, на котором присутствовали почти все виднейшие норвежские полярные исследователи. Вдруг подали какую-то телеграмму. Конечно, кто-нибудь шлет свое поздравление Уилкинсу и Эйельсону. Нет, в телеграмме сообщалось о вероятной катастрофе, постигшей «Италию»!

Перед тем, как «Италия» покинула Рим, Нобиле выступил в Милане с докладом, изложив планы и цели своей экспедиции. «Италия» должна была совершить несколько полетов: первый—к Северной Земле, где предполагалось произвести фотос'емку берегов, нанести их очертания на карту, а также высадить двух-трех научных сотрудников. Затем в следующий раз «Италия» намеревалась пролететь к Северному полюсу, где тоже намечалась высадка научных сотрудников. Наконец, третий и последний полет предполагался к северным берегам Гренландии. Нобиле указывал, что им предусмотрено все, предусмотрена и возможность полного неуспеха, даже катастрофы и гибели экспедиции. Но экспедиция состоится во что бы то ни стало – именно потому, что она рискованна, что она чрезвычайно опасна.

– Ведь если бы ее легко было провести, – говорил Нобиле, – то за нее давно бы уже взялись другие и отняли у нас пальму первенства. Но если ближайшее будущее покажет, что задуманное нами предприятие не увенчается успехом, что нас постигнет несчастье, хотя все сделано, чтобы этого не произошло… то найдется достаточно людей, *уроженцев северных стран*, которые скажут:

«Ну, вот, теперь вы сами видите! Мы это давно предсказывали! Вы не принадлежите к той расе, которая создает полярных исследователей!» Вот, по моему мнению, величайшая опасность, навстречу которой мы идем!

Так ложно понятое чувство национального самолюбия,

точнее, расистские принципы, делающие идеологию фашизма враждебной всему человечеству, заставили Нобиле рискнуть и своей жизнью, и жизнью своих спутников, а потом обречь на гибель ряд участников спасательных экспедиций.

Первый – очень краткий – полет «Италии» состоялся 11 мая. Он прошел благополучно, хотя никаких результатов не дал. Дирижабль не только не достиг, как собирался Нобиле, Северной Земли (не опередил в ее исследовании советских полярников), но даже и не пытался отойти от берегов Шпицбергена и вскоре вернулся на свою базу, где и был введен в ангар. 12 и 13 мая был сильный снегопад, и дирижабль едва не был раздавлен тяжестью снега, потому что ангар не был покрыт крышей. Во время работ по уборке снега в верхней части «Италии» оболочка корабля во многих местах была повреждена лопатами и сапогами работавших на ней людей.

Пятнадцатого мая «Италия» совершила свой второй полет к востоку от Земли Франца-Иосифа, хотя норвежский Геофизический институт в Тромсо предупредил Нобиле о неблагоприятных условиях погоды в этой области. Тем не менее Нобиле решил лететь именно в эту область, а, достигнув ее и встретив там хорошую погоду, послал институту насмешливый привет. Полет продолжался, однако вскоре оказалось, что институт, продолжавший предостерегать Нобиле, прав. Условия погоды резко ухудшились, и «Италии» пришлось обратиться вспять по тому пути, который так настойчиво указывался институтом. Таким образом Нобиле подверг свой корабль совершенно ненужному риску и не использовал благоприятных условий погоды для исследования области между Шпицбергеном и полюсом, что так усиленно рекомендовали итальянцам норвежские метеорологи.

Следующий полет – к полюсу – был назначен на 22 мая, как и советовал институт, рекомендовавший Нобиле произвести полет от Кингсбэя к северной Гренландии, затем к полюсу и оттуда обратно в Кингсбэй. Вместе с тем норвежские метеорологи настоятельно советовали Нобиле не летать в области к северу от Шпицбергена, особенно не заходить за 10-й восточный меридиан. Это предостережение было повторено Нобиле несколько раз, уже когда «Италия» начала свой полет. «Италия» пустилась в путь утром 23 мая и, в точном соответствии с указаниями института, направилась сначала на запад к Гренландии, а оттуда к полюсу.

Хотя метеорологические сводки не давали полной уверенности в благополучном исходе полета, но, говорят, Нобиле выразил желание быть на полюсе 24 мая, в годовщину того дня, когда Италия вступила в мировую войну. Мальмгрен относился

очень пессимистически к полету, отмена которого, впрочем, от него не зависела. Поэтому он удовольствовался философским замечанием:

– Погода не из блестящих, но все равно, ведь не пойдешь обратно, когда уже надел на себя авиационный костюм?

Полюс был благополучно достигнут вскоре после полуночи в ночь на 24 мая. Никакой попытки к спуску из-за условий погоды, к счастью, не предпринималось, и дирижабль, покружившись около двух часов над полюсом, лег на обратный путь. Предварительно на полюс были сброшены итальянский флаг, крест, освященный римским папой, и флаг города Милана. Граммофон играл фашистский марш, и все участники экспедиции – итальянцы стояли, вытянув вперед правые руки.

Между тем погода все ухудшалась. Спустился густой туман, начал задувать сильный западный ветер, вскоре перешедший в шторм, пошел снег, и быстрое образование льда на металлических частях дирижабля стало грозить серьезными повреждениями и каждую минуту могло привести к катастрофе. Во время полета «Норге» куски такого льда иногда попадали в пропеллеры и, отскакивая от них, ударялись об оболочку и пробивали ее. Густая пелена тумана обволакивала все кругом, и «Италия» летела вслепую. В довершение всех бед лед, осаждаясь на металлических частях корабля, сильно увеличивал его вес. Обледенела и антенна, что грозило перерывом радиосвязи с внешним миром.

В три часа утра в ночь с 24 на 25 мая, после 24 – часовой борьбы с ветром и непогодой, «Италия» находилась в 120 милях от северного побережья Шпицбергена. Буря продолжала свирепствовать и со страшной яростью гнала дирижабль на восток. Все три мотора работали при наивысшем числе оборотов, но скорость все падала, и под конец «Италия» летела вдвое медленнее своего обычного хода, делая не больше 50 километров в час. На борту все участники полета сохраняли хладнокровие и спокойствие, будучи уверены, что дирижабль справится и благополучно достигнет Кингсбэя.

Около 10 ч. 30 м. утра в пятницу 25 мая радиотелеграфист экспедиции Биаджи сообщил, что «Италия» находится приблизительно на 80° с. ш. и 15° в. д. Позиция была указана неверно—дирижабль находился в это время на 81° 15 с. ш. и 25° в. д., т. е. на 15 градусов дальше к востоку, чем советовали итти норвежские метеорологи. В телеграмме говорилось далее, что «Италия» будет на месте, вероятно, в конце дня и указывалось, что дальнейшие сведения будут даны через два часа. Это было последним сообщением с «Италии».

Понадобилось ровно две недели, чтобы вновь была налажена радиосвязь между внешним миром и экспедицией, которая к тому времени уже перестала быть ею и распалась на три отдельных партии.

Еще за час перед тем дирижабль начал было стремительно падать; были выключены моторы, оказалось, что испортился руль высоты. Но дефект был быстро устранен, моторы снова пущены в ход, и «Италия» опять поднялась на значительную высоту. Однако через час приблизительно вскоре после отсылки последней радиотелеграммы дирижабль внезапно начал опускаться кормой вниз и спустя некоторое время ударился об лед. События развивались с такой быстротой, что отдельные участники экспедиции не успели даже сообразить, что «Италии» грозит ужасная, неотвратимая гибель. Между тем моментом, когда корабль стал падать со все увеличивавшейся скоростью, и тем, когда девять человек, бывших в гондоле управления, очутились в снегу, покрывавшем льдину, прошло не более двух минут…

В последний момент моторы были остановлены, и команда принялась выбрасывать на лед все, что только попадалось под руку. Этим и об'ясняется, почему у потерпевших крушение оказалось впоследствии разное снаряжение и даже оружие, фотоаппараты и т. п. Гондолу управления прижало к снежной поверхности и проволочило так на расстоянии пятидесяти метров. Дно гондолы быстро провалилось, гондолу заполнило снегом, и в этом снегу и остались лежать участники полета, когда дирижабль, освободившись от тяжести гондолы со всеми бывшими в ней людьми и предметами, опять взлетел ввысь и скрылся в густом тумане, уже никем неуправляемый, в восточном-юго-восточном направлении…

Кормовая моторная гондола тоже сильно ударилась об лед, отчего вывалился весь мотор, придавивший под собой мотористa, выпавшего при ударе из гондолы и убитого на месте. Труп его был найден позднее при собирании различных предметов, выброшенных из гондолы и корпуса дирижабля.

Из шестнадцати человек экипажа на льду очутились: начальник экспедиции Нобиле, морские офицеры Мариано, Цаппи, Вильери, профессор Бегунек, метеоролог Мальмгрен, инженер Трояни, механик Чечиони и радиотелеграфист Биаджи. Нобиле пострадал больше всех—у него были сложные переломы правой руки и ноги, сильные ушибы всего тела и рана в голову. У Чечиони оказалась сломанной нога, у Мальмгрена вывих руки. Шесть человек, в том числе журналист Лаго и профессор Понтремоли, остались в корпусе дирижабля. Шестнадцатый участник экспедиции, как уже сказано, был убит.

Произведенные астрономические наблюдения показали, что место крушения «Италии» находится на 81° 14 с. ш. и 25° 25 в. д., в пятидесяти семи километрах от острова Карла XII, в группе островов у Северо-Восточной Земли в Шпицбергенском архипелаге. Немедленно была установлена спасенная радиостанция, которая действовала все время Великолепно, но вначале работал только приемник. Потерпевшие крушение в течение долгого времени слышали, как по всему миру разносились вести о гибели «Италии», как шла работа по организации многочисленных спасательных экспедиций, как эфир переполняли разные толки, слухи и предположения, но не могли связаться с внешним миром. Отчасти это об'яснялось тем, что база экспедиции «Читта ди Милано» постоянно была занята срочной передачей многочисленных «пресс-телеграмм» и частных сообщений, и радисты парохода не слушали Биаджи с должным вниманием.

Началась сорокавосьмидневная эпопея сидения на льдине в обстановке страшной душевной подавленности, ибо очень скоро всем стало ясно, что спасти их может только немедленная и решительная помощь. Один день сменялся другим, не принося с собой никаких надежд. Радиоприемник действовал прекрасно при великолепной слышимости, но полная невозможность сообщить что-нибудь о себе ставила «группу Нобиле» в трагическое положение!

Но вот удалось наладить и радиопередатчик – работа его была проверена приемом сигналов на приемник, устанавливаемый на значительном расстоянии от лагеря Нобиле. Однако сигналы все-таки не достигали внешнего мира. Тогда двое участников экспедиции – Мариано и Цаппи выступили с предложением оставить пострадавших на льду, чтобы потом оказать им помощь, а всем здоровым немедленно итти пешком до ближайшего берега, пока еще есть запасы провианта. Радиостанцию, очевидно, так и не удастся наладить.

Фактически это предложение сводилось к старой буржуазной формуле: «спасайся, кто может». Неизвестно, каким образом можно было бы потом вернуться к пострадавшим с помощью! Искать их среди хаоса льдин, находящихся в постоянном дрейфе, было задачей бессмысленной. Даже поиски лагеря Нобиле при корректировании их радиосигналами со льдины продолжались несколько недель, причем в этой работе принимало участие множество самолетов.

План Мариано и Цаппи был отвергнут, хотя Нобиле почему-то не возражал, чтобы они уходили одни. К ним был присоединен, в качестве полярного эксперта, легко раненый

Мальмгрен, и все трое 30 мая вышли в свой ледовый поход, взяв с собой пятьдесят пять килограммов провианта, которого могло хватить с большой натяжкой на месяц. Мальмгрен пошел совсем больным: кроме вывихнутой руки, у него было что-то неладное с сердцем, но этого никто не знал.

Оставшиеся на льдине продолжали упорно и регулярно посылать в эфир сигналы бедствия…

ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ…

Двадцать шестого мая итальянский посол в Норвегии обратился к норвежскому правительству с просьбой о помощи. Правительство выразило полную готовность оказать итальянцам всевозможное содействие, но обратило внимание посла, что в распоряжении норвежского военного ведомства есть только небольшие самолеты с очень ограниченным радиусом действия, и потому они могут произвести поиски лишь у кромки льдов, не удаляясь от открытых пространств воды.

Тогда же военным министром было созвано совещание, в котором участвовал Руал Амундсен, капитан О. Свердруп, Рисер-Ларсен и другие. Рисер-Ларсен, как наибольший специалист по вопросам авиации в полярных областях, выступил с таким планом: надо немедленно приобрести в Германии два аппарата Дорнье-Валь и отправить их на Шпицберген, где они в сотрудничестве с промысловыми зверобойными судами и ледоколами и примутся за поиски участников полета «Италии». Из ледоколов лучше всего было бы привлечь к работе советский ледокол «Красин», который уже принимал участие в полярной спасательной экспедиции в Карском море под руководством Свердрупа в 1920 году.

Выводы совещания были доведены до сведения итальянского правительства, причем Норвегия выразила желание организовать большую спасательную экспедицию под руководством, скорее всего, Руала Амундсена и взять на себя всю ответственность за ее проведение, при условии, что Италия возместит все расходы. Если же итальянское правительство пожелает принять руководство экспедицией и ответственность за нее на себя, то Норвегия и в этом случае готова оказать итальянцам полное содействие. Однако вечером 27 мая от итальянского правительства поступил ответ, что оно очень благодарит норвежцев, но в данный момент не видит особой необходимости беспокоить их просьбой о помощи. Все же норвежское правительство решило немедленно отправить на Шпицберген два военных гидроаэроплана с летчиками Лютцов-Хольмом и Рисер-Ларсеном.

Итак участие уполномоченных правительством лиц в поисковой и спасательной работе силой разных обстоятельств сводилось к очень узким пределам. По всей вероятности, итальянскому правительству не очень хотелось обращаться за помощью к «уроженцам северных стран», о которых упоминал Нобиле в своем миланском докладе. Но никто не мог помешать

любому частному лицу или учреждению заняться спасанием погибавших итальянцев за свой собственный риск и страх. Этим и решил заняться Амундсен.

Не откладывая дела в долгий ящик, Амундсен приступил к знакомой, хотя и малоприятной процедуре – сбору необходимых денежных средств для приобретения большого гидроаэроплана типа Дорнье-Валь, уже известного ему по полету 1925 года. Летчиком Амундсен пригласил Дитриксона, участника своей экспедиции до 88° с. ш. и пилота гидроаэроплана «N-24». Пока Амундсен занимался изысканием необходимых средств, Дитриксон поехал в Германию покупать аэроплан. Организация экспедиции, как всегда, оказалась делом нелегким, и терпение Амундсена подвергалось большому испытанию.

Интересно заметить, что почти в то же время сам Нобиле возвращается мыслью к Амундсену. Если кто и спасет итальянцев, так это он! И как только радиосвязь с «группой Нобиле» была восстановлена, Нобиле телеграфирует: «Небольшая, быстро передвигающаяся партия под начальством опытных норвежцев могла бы, дойдя до нас, помочь нам добраться до земли».

А в своей книге об экспедиции «Италии» он пишет: «Сам я возлагал свои надежды только на большую, хорошо снаряженную экспедицию, подготовленную сведущими людьми и проводимую при поддержке самолетов. Поэтому я с волнением ждал прибытия Амундсена в Кингсбэй, ибо он без сомнения был самым подходящим человеком для такого дела. Но, к сожалению, судьба распорядилась иначе и прервала жизнь старого, уважаемого норвежского исследователя уже в самом начале его высоко благородного предприятия».

И когда Амундсен исчез, но все еще продолжали питать надежды, что он появится, Нобиле послал Рисер-Ларсену такую прочувствованную телеграмму: «Всего лишь одно слово вам, но оно идет из глубины моего сердца: благодарю! Всего лишь одно желание… поскорее обнять Руала Амундсена и выразить ему свое восхищение им и преданность ему».

Амундсен возлагал большие надежды на Элсворта, который телеграфно предложил ему свою материальную поддержку и хотел сам принять участие в предстоящей экспедиции. Однако на этот раз Элсворт ограничился ассигнованием всего лишь нескольких тысяч долларов, что для целей Амундсена было совершенно недостаточно. Не удалось Амундсену раздобыть и в Норвегии те 200 тысяч крон, которые надо было заплатить за покупку и снаряжение гидросамолета Дорнье-Валь. С тяжелым сердцем должен он был отказаться от плана организации своей экспедиции и отойти в сторону. Казалось, сама судьба посылала

ему предостережение и воздвигала на пути Амундсена все новые и новые неожиданные препятствия, чтобы помешать его замыслам…

Тем временем оставшиеся с Нобиле услышали по радио сообщение итальянской станции около Рима, что один русский радиолюбитель-коротковолновик в Северной области принял третьего июня по радио какие-то непонятные сигналы на иностранном языке. Очевидно, передача маленькой станции «группы Нобиле» все-таки доходит до внешнего мира! Эта весть наполнила надеждой измученные души потерпевших крушение. Оставалось лишь ожидать более благоприятных условий для радиопередачи.

Долгожданное событие произошло, наконец, 7 июня. В этот день база экспедиции – «Читта ди Милано» – приняла от «группы Нобиле» сообщение с указанием местоположения льдины. Отныне постоянная связь с погибающими была установлена.

Теперь можно было сосредоточить и целесообразно использовать об'единенные усилия многих спасательных экспедиций, спешивших на помощь итальянцам. К середине июня в спасении погибавших уже принимало участие четырнадцать судов различных наций, в том числе советские ледоколы «Красин», «Малыгин», и «Седов», и двадцать два аэроплана Италии, Швеции, Норвегии, Финляндии и СССР. Наша авиация была представлена самолетами Чухновского и Бабушкина.

В наши задачи не входит описание различных стадий спасательной работы, в результате которой 24 июня Нобиле был снят со льдины шведским летчиком Лундборгом, а героическая команда советского ледокола «Красин», руководимая Р. Л. Самойловичем и П. Ю. Орасом, после замечательной воздушной разведки, проведенной Чухновским, 12 июля сняла со льдины сперва так называемую «группу Мальмгрена» (в которой не оказалось самого Мальмгрена, погибшего за месяц до того), а потом и «группу Вильери», как назывался остаток команды «Италии» после спасения Нобиле.[14] Поэтому мы касаемся всех этих событий весьма поверхностно и лишь в той связи с ними, которая нужна для уяснения всех обстоятельств гибели Амундсена и его спутников.

Амундсен так, вероятно, и не принял бы никакого участия в спасении итальянцев, «не будь у Норвегии добрых сынов, раскиданных по всему миру», по замечанию одного из норвежских авторов. В числе этих «сынов» оказался председатель норвежско-французской торговой палаты коммерсант Фредрик Петтерсон.

Узнав 13 июня из французских газет о неудачном исходе

попыток Амундсена организовать собственною экспедицию, предприимчивый коммерсант поспешил к директору аэропланного завода Бреге и вступил с ним в переговоры о покупке самолета. Завод мог предложить только сухопутную машину, о чем и было немедленно сообщено Амундсену по телефону. Амундсен заявил, что ему нужен обязательно гидросамолет.

Петтерсон кинулся тогда к французскому министру торговли Бокановскому, в ведении которого была в то время гражданская авиация, и через его посредство уже к вечеру добился от морского министерства обещания, что Амундсену будет предоставлен военный гидроаэроплан «Латам 47». Обо всем этом немедленно было сообщено по телеграфу Амундсену.

В девять часов утра Петтерсон приступил к выполнению своего плана и еще в тот же день все оформил. Поистине замечательная энергия и поразительная быстрота и решимость, которые можно было бы только приветствовать, не будь все эти приготовления погребальными…

Чтобы рассеять множество необоснованных слухов, ходивших после гибели Амундсена, о плохом состоянии самолета, о перегрузке его и т. п., мы считаем необходимым привести здесь хотя бы краткие сведения о «Латаме 47», почерпнутые нами из полуофициальных источников.[15]

«Латам 47», выбранный для полета Амундсена французскими специалистами, был признан ими наиболее подходящим для целей экспедиции. Он был необычайно солидно построен за счет уменьшения радиуса действия, который был, однако, достаточно большим. Корпус самолета был из дерева и стали, в чем он уступал дюр-алюминиевому Дорнье-Валь, зато имелась большая возможность производить, в случае необходимости, на месте кое-какую починку. Для спуска на полярные льды аппарат не годился, но был вполне пригоден для спуска на воду в любом шпицбергенском фьорде, более или менее свободном от льдов. Об этом Амундсен был поставлен в известность еще до отлета из Норвегии, из чего можно заключить, что он едва ли решился бы по пути изменить свой первоначальный маршрут, вылетая из Тромсо в Кингсбэй, как это утверждали потом некоторые. «Латамом» можно было пользоваться для поисков итальянцев во льдах, для сбрасывания им провианта и т. д., но для того, чтобы с его помощью можно было *снять* людей со льда, требовалось наличие поблизости довольно значительных пространств открытой воды: самолет мог садиться только на воду и подниматься только с воды.

«Латам» был недавней постройки, выдержал с честью все

испытания и обнаружил прекрасные летные качества. На нем летал пилот Гильбо при наблюдателе де Кювервиле, механике Брази и радисте Валетте. Эта же команда и поступила в распоряжение Амундсена, хотя за несколько дней до полета де Кювервиль потерял при каком-то несчастном случае три пальца на руке. Самолет был снабжен двумя моторами Фармана по 500 л. с. и на нем была поставлена радиостанция (на длинной волне) с радиусом действия в 900 километров в воздухе и в 300 километров, когда самолет находился на воде. Таким образом, слухи о том, что у Амундсена был коротковолновый передатчик и потому сигналы с «Латама» не принимались ближайшими станциями, тоже являются необоснованными.

Все четыре летчика были людьми испытанными, смелыми и опытными и не раз принимали участие в длительных полетах. Гильбо в 1926 году водил эскадру самолетов из Франции на Мадагаскар. И он, и его заместитель и друг де Кювервиль, не пожелавший оставить товарища и командира и списаться с самолета в госпиталь для лечения руки, участвовали в империалистической войне с 1916 года.

Пятнадцатого июня Амундсен обратился к французским властям с настоятельной просьбой взять в полет Дитриксона в качестве запасного пилота и наблюдателя, особенно необходимого при полетах в полярных областях. Но и Гильбо и де Кювервиль запротестовали, тем более, что уже и так предполагалось оставить одного из летчиков во Франции, чтобы самолет мог взять больше полезного груза. В результате было решено, что де Кювервиль будет сопровождать «Латам» до Бергена, где уже сам Амундсен, посоветовавшись с Гильбо, определит, кто полетит на «Латаме», а кто отправится на Шпицберген пароходом и присоединится к экспедиции уже там.

Шестнадцатого июня утром все подготовительные работы были закончены, и «Латам» направился к берегам Норвегии. В тот же день около десяти часов вечера он прилетел в Берген. 16 же июня, поздно вечером, в двадцать пятую годовщину своего отплытия на «Йоа», Амундсен выехал из Осло в Берген вместе с Дитриксоном и капитаном Вистингом. В Бергене оказалось, что на «Латам» можно будет взять только одного лишнего человека. Тогда Амундсен решил оставить Вистияга и приказал ему немедленно следовать с первым же угольщиком на Шпицберген. (Пассажирское движение со Шпицбергеном не поддерживается, но туда регулярно ходят за углем грузовые пароходы).

Перед отлетом французская команда была снабжена меховой полярной одеждой, привезенной с собой Амундсеном из Осло. Кроме того, было погружено 20 килограммов пеммикана, 20

килограммов шоколада, большая коробка овсяных галет, ружье с сотней патронов и 100 коробок сухого спирта.

В десять часов «Латам» прекрасно стартовал и пошел на север к Тромсо, куда и прибыл в шесть часов утра 18 июня. Настал последний день жизни Амундсена…

Об этом дне сохранились воспоминания друга Амундсена Цапфе, у которого Амундсен и Дитриксон останавливались и провели несколько часов до отлета.

Ко времени прибытия «Латама» в Тромсо здесь уже находились два больших самолета – шведский и финский, готовившиеся к полету на Шпицберген. Кроме того, на Шпицберген же летел большой итальянский гидроаэроплан, и его прибытия ежечасно ожидали в Тромсо. Наконец, на крайнем севере Норвегии, в Вадсо находился второй итальянский гидроаэроплан «Савойя», тоже готовившийся к отлету на Шпицберген.

Таким образом, спасательная работа экспедиций разных наций приобретала характер некоторого соревнования и притом нездорового. Нет ничего удивительного, что Амундсеном и его спутниками тоже овладела лихорадка соперничества. Амундсен стал торопить Гильбо с отлетом. На самолет было взято 1224 килограмма бензина, 90 литров масла, 10 килограммов глицерина, несколько бутылок питьевой воды, да пакет с бутербродами. Вот и все! Всякие толки о том, что Амундсен предполагал потом во время полета изменить свой маршрут и лететь прямо к «группе Нобиле», чтобы явиться туда первым, и для этого взял с собой доски и динамит, совершенно вздорны. Как мы уже упоминали, он знал о неспособности «Латама» садиться на льды, а кроме того, точный список взятого на самолет груза со всей очевидностью доказывает, что у Амундсена и в мыслях не было изменять свой курс. Однако и тогда и долго еще потом во время поисков Амундсена в Норвегии многие утверждали, что «Амундсен, конечно, опять изменил свой план, как тогда с Южным полюсом, и потому он не погиб. Он еще где-нибудь вынырнет!»

Прибыв в Тромсо на «Латаме», Амундсен и Дитриксон отправились к Цапфе, где позавтракали, выкурили по трубочке, приняли ванну и улеглись спать. Французские летчики тоже легли отдохнуть в гостинице, где им было отведено помещение. За завтраком Цапфе угостил друзей копченой лососиной, и Амундсен попросил дать им ее с собой. Жена Цапфе сделала сейчас же массу бутербродов и уложила их в коробку.

Уже в 11 часов утра Дитриксон отправился в гавань помогать при погрузке бензина на «Латам». Амундсен остался у Цапфе.

Для благополучного совершения полета от Тромсо до Шпицбергена, конечно, было чрезвычайно важно получить точные и надежные сведения о состоянии погоды в этой области океана. Поэтому Амундсен несколько раз связывается по телефону с Геофизическим институтом и узнает, что между Шпицбергеном и Норвегией погода неспокойная – дует свежий ветер. Однако позднее наступает значительное улучшение, хотя около Медвежьего острова туман. В общем, лететь можно. На всякий случай Институт обещает дать еще раз сведения в 14 часов.

Тем временем Амундсен получает сведения, что итальянский самолет стартовал в Вадсо в 12 часов 15 минут и пошел прямым рейсом на Шпицберген. Поэтому, когда Институт, выполняя свое обещание, звонит в 14 часов и сообщает, что условия погоды имеют тенденцию к улучшению, а у Медвежьего острова туман расходится, Амундсен решает немедленно стартовать. В Тромсо погода была замечательная – тихая и ясная.

«Когда мы кончили обедать, – рассказывает Цапфе, – Дитриксон пошел на совещание с Гильбо. Через полчаса он вернулся и сообщил, что французы чувствуют себя совершенно отдохнувшими и готовыми к полету.

– Ну, так летим, – сказал Амундсен.

Тщетно я пытался еще раз убедить их в необходимости обождать, чтобы побольше отдохнуть, к тому же безветрие, может быть, сменится ветром. Финский самолет незадолго перед этим пытался было подняться, но вынужден был опять сесть на воду. Говорили, что это из-за чересчур тихой погоды».

Моторная лодка доставила всех участников полета и провожающих к самолету, и ровно в 4 часа дня «Латам», с трудом оторвавшись от воды, пошел прямо на юг, чтобы, очевидно, воспользоваться более благоприятным воздушным течением.

Вопреки всем сведениям, распространявшимся потом, надо отметить здесь, что «Латам» стартовал не в перегруженном состоянии – иначе он не оторвался бы от воды при той безветренной погоде, которая стояла в Тромсо, и вынужден был бы ждать до следующего дня, как его шведский и финский сотоварищи.

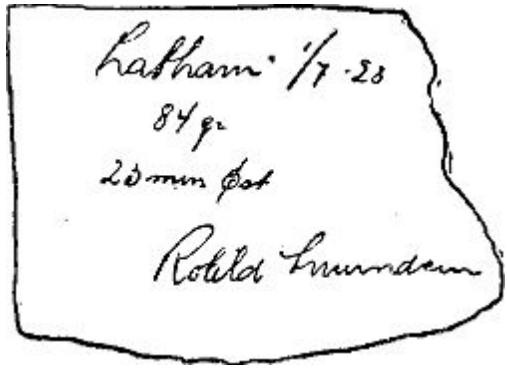
Еще в тот же вечер – 18 июня – итальянский летчик Маддалена благополучно прибыл в Кингсоэй. Но тщетно ждали там и 18, и 19, и 20 числа Амундсена. Он не подавал о себе никаких вестей и вскоре по всему миру стали распространяться самые разнообразные слухи и толки о судьбе «Латама 47» и его отважной команды.

Как ни странно, но сперва отсутствие сведений об Амундсене никого особенно не встревожило. Все знали, что он уже не раз с

честью выпутывался из самых опасных положений. Кроме того, высказывались предположения, что он опять одурачил всех и полетел не в Кингсбэй и не к «группе Нобиле», а к тем шестерым несчастным, которые остались в корпусе дирижабля и не могли подать о себе миру весть из-за отсутствия радиостанции. Спустя три часа после отлета «Латама» в Тромсо слышали чей-то радиосигнал. Как будто кто-то, может быть, и «Латам», вызывал радиостанцию в Кингсбэе. Затем шедший на Шпицберген угольщик «Марита» слышал 18 июня к вечеру слабые сигналы бедствия «SOS». Можно было надеяться, что «Латам» все-таки долетел до Шпицбергена или во всяком случае сел на воду где-нибудь за Медвежьим островом и теперь дрейфует В сторону Гренландии.

Но суждено было сбыться худшим предположениям. «Латам» не долетел до Шпицбергена, как не долетел, повидимому, даже и до Медвежьего острова. Амундсен, так настоятельно требовавший «спаренного» полета аэропланов в полярных областях, на этот раз пустился в опаснейшее предприятие, не приняв им же самим рекомендованных мер безопасности. Человеческая суетность, ложно понятые чувства национального самолюбия заставили команду «Латама» убегать от своих конкурентов – шведов, финнов, итальянцев, вместо того, чтобы, об'единив усилия, отправиться в полет одной эскадрильей.

Два с половиной месяца весь мир трепетно ждал известий о судьбе отважного исследователя и его спутников. Два с половиной месяца все питали надежду, что он жив, что он спустился где-нибудь у пустынных берегов Шпицбергена или соединился с третьей, еще не найденной группой итальянцев. Так хотелось всем верить, что судьба, до сих пор баловавшая Амундсена совершенно феерическими успехами, создавшая легенды вокруг его имени, будет к нему милостива и на этот раз. Но счастливая звезда Амундсена, начавшая уже меркнуть после его похода к Южному полюсу и только иногда озарявшая яркими вспышками жизненный путь этого замечательного человека, потухла…



Одна из фальшивок, циркулировавших в Норвегии в связи с исчезновением Амундсена. Записка, якобы подписанная Амундсеном и извлеченная из бутылки, принесенной течением

Первого сентября по всем странам Старого и Нового Света пронеслась весть, сообщавшая о находке в море у берегов Птичьего острова, недалеко от Тромсо, поплавка от гидроаэроплана. Как показал тщательный осмотр, поплавок – один из балансовых поплавков под нижними несущими поверхностями самолета – безусловно принадлежал «Латаму». За последние годы не было ни одного случая гибели или пропажи без вести гидроаэропланов, снабженных поплавками такого типа. Значит, с самолетом произошло несчастье. Где же и когда?

Поздней осенью 1928 года в 400 милях к югу от Тромсо был найден бензиновый бак. На нем была медная дощечка с надписью «Латам». Бак помещался в корпусе самолета и, вероятно, его выбросило из глубины после того, как «Латам» пошел ко дну. Однако есть и такое предположение, что самолет при вынужденной посадке на воду потерял один из поплавков, и команда пыталась заменить его пустым баком из-под бензина. Значит, в этом случае спуск произошел довольно благополучно. Но при большом волнении «Латам» все равно не мог бы продержаться долго на воде, даже если он и превратился в моторную лодку или просто в ладью «без руля и без ветрил» и дрейфовал по воле течения к западу, т. е. к берегам Гренландии.

Так или иначе, у Амундсена и его спутников не могло быть особенно больших шансов просуществовать долго.

Обстоятельства гибели «Латама» неизвестны и не будут никогда известны, если катастрофа произошла внезапно. Если же «Латам» сел на воду более или менее благополучно, а смерть не была жалостлива к смелым летчикам, и они медленно умирали от голода и холода один за другим, то, может быть, мир когда-нибудь еще узнает, как, почему и когда погиб «Латам 47» со своим экипажем. Может быть, через Десятки лет какой-нибудь

исландский рыбак или гренландский эскимос найдут буек или металлический сосуд с запиской Амундсена…

А может быть, «Латам 47» вскоре после своего отлета из Тромсо рухнул с высоты в волны океана, как подбитая птица?..

Целая комиссия изучала и тщательно осматривала найденные поплавок и бак, анализируя каждую царапинку, каждую трещинку на них и стараясь восстановить ту обстановку, при которой поплавок оторвался от своих креплений, а бак очутился в воде.

К сожалению, мы лишены возможности привести здесь результаты этого осмотра и анализа, равно как и повторить более или менее осторожные предположения или остроумные соображения экспертов. Быть может, когда-нибудь гибели Амундсена будет посвящена у нас целая книга.

Но что нам сейчас до того, где и как поцарапан поплавок или бак и кто мог их повредить! Все равно факт остается фактом: Амундсен и его спутники погибли! Но своей смертью Амундсен только снискал себе ореол новой славы, придал новый блеск своему ослепительно яркому имени. Сотни крупнейших исследователей сочли бы себя счастливыми, если бы им удалось благополучно завершить хотя бы один из великих замыслов Амундсена. Он совершил все, что поставил себе жизненной целью. И скрылся из глаз людей в туманной дали, исчез навеки на пути в Арктику, где провел столько лет в упорной тяжелой работе, где ему так хотелось найти свой вечный покой.

Геройская смерть закончила его замечательную жизнь…

БИБЛИОГРАФИЯ

Для своей книги автор использовал прежде всего норвежские источники: полное собрание сочинений Р. Амундсена, отдельные монографии, газетные и журнальные статьи. При описании антарктических путешествий Амундсена автор базировался также и на работах английских историков полярного исследования.

Цитаты из книг, имеющихся в русских переводах, взяты по изданным текстам. Во всех остальных случаях они переведены автором.

Для читателей, желающих ознакомиться подробнее с теми или иными вопросами, в связи с прочитанным, рекомендуются следующие работы на русском языке:

Амундсен, Руал. Моя жизнь. Перев. с норвежского М. А. Дьяконова. «Прибой», 1930.

Амундсен, Руал. Плавание Северо-западным проходом на судне «Йоа». Перев. с норвежского М. П. Дьяконовой. Изд-во Главсевморпути. Лгр. 1935.

Амундсен, Руал. Южный полюс. Перевод с норвежского М. П. Дьяконовой. Изд-во «Молодая Гвардия». Лгр. 1937.

Амундсен, Руал. На корабле «Мод». Сокр. перев. с норвежского Л. Г. Кондратьевой. Гиз. М. Лгр. 1929.

Амундсен, Руал. По воздуху до 88° сев. ш. Перев. с норвежского, с рукописи М. А. и М. М. Дьяконовых. Гиз. М. Лгр. 1926.

Амундсен, Руал, и Элсворт, Линкольн. Перелет через Ледовитый океан. Авторизованный перевод с норвежского, с рукописи М. А. и М. М. Дьяконовых. Гиз. М. Лгр. 1927.

Андрэ, С. Гибель экспедиции Андрэ. Перев. с норвежского, М. А. и М. П. Дьяконовых. Перевод шведских материалов К. М. Жихаревой. Гхл. Лгр. 1931.

Бэрд, Ричард. Над Южным полюсом. Перев. с английского, В. Л. Дуговской. Изд. Главсевморпути. Лгр. 1935.

Визе, В. Ю. Моря советской Арктики. Изд-во Главсевморпути. Лгр. 1936.

Гельвальд, Фр. В области вечного льда. История путешествий к Северному полюсу. Изд. 2-е. СПБ. 1884.

Дьяконов, М. А. Путешествия в полярные страны. Под ред. проф. В. Визе. 3-е дополн. изд. Изд-во Всесоюзного Арктического института. Лгр. 1933.

Есипов, В. К. и Пинегин, Н. В. Острова Советской Арктики. Северное краевое изд-во. Архангельск. 1933.

Норденшельд, А. Э. Плавание на «Веге». Перевод с шведского

Анны Бонди. Изд-во Главсевморпути. Лгр. 1936. т. 1–2.

Пинегин, Н. В. В ледяных просторах. Изд-во писателей. Лгр. 1933.

Пири, Р. Северный полюс. Перевод с английского В. Л. Дуговской. Изд-во Главсевморпути. 1935.

Самойлович, Р. Л. Во льдах Арктики. Поход «Красина» 1928 г. Изд-во Всесоюзного Арктического института. Лгр. 1934.

Самойлович, Р. Л. История полетов в Арктике и Антарктике. Статья в сборнике «Воздушные пути Севера», изд-во «Советская Азия». Москва. 1933.

Свердруп, Г. У. Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и Восточно-Сибирского. Материалы комиссии по изучению Якутской АССР, вып. 30. Лгр. 1930.

Скотта, Р. капитана. Дневник. Дополн. и пересм. перевод З. А. Рагозиной. Изд-во Всесоюзного Арктического института. 1934.

Урванцев, Н. Н. Два года на Северной Земле. Изд-во Главсевморпути. Лгр. 1936.

Шеклтон, Э. В сердце Антарктики. Перев. с анг. О. Ю. Шмидта. Изд. Главсевморпути. Лгр. 1935.

notes

Примечания

1

Норвежское имя Roald произносится как Руал, потому что «о» произносится как русское «у», а конечное d вообще не произносится. Поэтому весьма распространенное у нас написание имени Амундсена «Роальд» ошибочно и абсолютно не соответствует живому норвежскому произношению. Кроме того, все чисто норвежские имена собственные и фамилии имеют ударение на первом слоге.

2

Небольшой якорь, который завозят вперед, назад или в сторону на шлюпке и потом подтягивают к нему судно.

З

Брус, прикрепляемый под килем для его защиты.

4

Корабельная кухня.

5

Т. е. «Дом „Мод“» – так называлось зимовочное жилье Амундсена.

6

Первая – поход Нансена в 1893–1896 годах, вторая – плавание Свердрупа в американском секторе Арктики в 1899–1902 годах.

7

Т. е. Ледяному барьеру Росса, лежащему у берегов Антарктического континента.

8

Предисловие к книге Р. Амундсена «Южный полюс», изд. Молодой Гвардии, 1937 г., стр. 10.

9

Все даты приводятся нами по описанию Амундсена, в действительности же их надо считать на день раньше, так как экспедиция при перехода «Фрамом» 180° меридиана – линии воскресенье-понедельник – с запада на восток не учла этого и не сосчитала одного дня дважды.

10

В действительности это было 14 декабря. См. примечание к стр. 141.

11

Всего было продано 2 395 900 марок на сумму 225 тысяч крон.

12

Немецкий водитель дирижаблей системы «Цеппелин», совершивший ряд полетов, между прочим, вокруг света и в Арктике.

13

Так называется упоминаемый в «Энеиде» Вергилия деревянный конь, внутри которого были спрятаны вооруженные греки, проникшие таким образом в осажденную Трою.

14

Читатель, незнакомый с замечательной эпопеей «Красина», не найдет у нас подробностей его похода и потому должен будет обратиться к другим источникам для удовлетворения своего законнейшего любопытства.

15

Отчет норвежского морского офицера Гуннара Ховденака и директора норвежского Научного института по исследованию Шпицбергена и Ледовитого океана доцента Адольфа Хуля, под названием «Последний поход Руала Амундсена», Осло, 1934 г.